SECRETO

C1 | 10A

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO

BUENOS AIRES
JUN 82

DIRECTIVA "INFORME DE GUERRA"

I - SITUACION

1. Las operaciones realizadas por la FA en el conflicto con INGLATERRA, representaron su bautismo de fuego.

2. La organización, equipamiento y el adiestramiento, jugaron en esta guerra un papel que debe ser profusamente analizado para no repetir errores y para, en base a la experiencia de guerra, estructurar definitivamente la Fuerza Aérea.

II - TAREA

3. Elaborar un "Informe de Guerra" para adecuar la organización y funcionamiento de la FA a las necesidades de guerra y paz.

III - CONCEPTO DE LA TAREA

4. La FAS, una vez finalizado el conflicto, elaborará un "Informe de Guerra" que incluirá:

1º) Sugerencias para la reestructuración general de la FA.

2º) Reestructuración de la FAS.

3º) Optimización del funcionamiento de las BBAAMM.

4º) Forma de mejorar la calidad del personal que integrará los Comandos y Unidades.

5º) Propuestas para:

a) Infraestructura.

b) Comunicaciones.

c) Inteligencia operativa, técnica, administrativa.

d) Seguridad y Defensa.

e) etc.

6º) Equipamiento de la FA en lo inmediato y en lo mediato.

7º) Otros aspectos que considere de interés para el futuro de la Fuerza Aérea.

5. La elaboración y redacción de los "Informes Parciales" se efectuará en los lugares de operación: MLV - BBAAMM y Cdos.

6. Para evitar la fuga del personal directamente relacionado con la tarea, la FAS determinará quienes permanecerán en sus puestos y quienes replegarán una vez finalizado el conflicto e impartida la orden de ejecutar la Directiva Repliegue del CAE.

7. El personal seleccionado para elaborar y redactar el "INFORME DE GUERRA", cumplimentará la tarea en DOS (2) fases. La primera comprenderá los informes que los Comandos y Unidades realizan en sus lugares de despliegue (Informes Parciales).

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO

8. Durante la segunda fase, la FAS concentrará en su Puesto de Comando al personal que no replegó y que redactó el Informe Parcial de su Unidad o Subunidad, para elaborar el Informe de Guerra definitivo y elevarlo al Comando Aéreo Estratégico.

9. Los originales de toda la documentación relacionada con la actividad desarrollada durante las operaciones, una vez analizada por la FAS, será cuidadosamente compaginada y en su totalidad elevada al CAE a los efectos que correspondan y para su remisión definitiva al archivo general de la FA.

IV - MEDIDAS DE COORDINACION

10. Finalizado el conflicto, se iniciará la tarea casi simultáneamente con la iniciación del repliegue.

11. La FAS demorará en la elaboración del "INFORME DE GUERRA" el tiempo que considere necesario.

Brigadier Mayor HELLMUTH C. WEBER
Comandante Aéreo Estratégico

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

SECRETO



C1/10B

M E M O R A N D U M

Para información del:	Producido por:
SEÑOR COMANDANTE AEREO ES-TRATEGICO	COMANDANTE DE LA FUERZA AEREA SUR
	COMODORO RIVADAVIA, 17 May 82.-

ASUNTO: Inconvenientes detectados en la implementación de la FAS y relaciones con otras Fuerzas Armadas que actúan en el Teatro durante las operaciones.

I - SITUACION

1. El presente memorándum tiene como finalidad contribuir para que en una futura y posible restructuración de la Fuerza Aérea se cuenten con los elementos de juicio necesarios, basados en una experiencia real de guerra. Los mismos son de fundamental importancia por las implicancias que de ellos derivan, dado el rol asumido por la Institución en el actual conflicto y las relaciones que mantuvo con las otras dos FFAA y la dependencia de las mismas para con esta en todas las tareas que se han ejecutado.

2. Es de destacar por otra parte, que el Comando y Control de los medios que enfrentaron al enemigo en el Atlántico Sur hasta este momento, es ejercido por la Fuerza Aérea a través de la FAS y el ejercicico real de la soberanía por medios aéreos es una realidad concreta, dado que los medios terrestres o navales no han actuado ofensivamente, salvo en una ocasión, siendo en esta oportunidad también apoyados por la Fuerza Aérea.

3. Asimismo, es notorio que la mayoría de las acciones realizadas por el enemigo sobre COMM propios, han tenido como fundamento principal anular a la Fuerza Aérea.

II - ORGANIZACION

4. Un análisis en profundidad de las previsiones y operaciones realizadas hasta la fecha, demuestra la necesidad de una pronta aplicación del principio doctrinario de unidad de mando, todo ello tendiente a un empleo racional y coordinado de los medios disponibles, a fin de lograr la realización de operaciones aéreas eficaces.

5. Es de fundamental importancia que todos los medios aéreos que operen dentro de la jurisdicción de una FA estén bajo control operacional de la misma.

6. Al respecto, cabe señalar:

1º) A pesar de las coordinaciones intermedias, los medios aéreos de la Armada operan en forma independiente, lo que no permite un esfuerzo integral en la obtención del efecto deseado, atentándose contra la economía de medios y la concentración del esfuerzo necesario para oponerse con una mínima posibilidad de éxito a un enemigo técnicamente superior.

2º) Los medios del CAT que operan dentro del Teatro (no hacia fuera del mismo), deben estar bajo control operacional de la FA respectiva, no excluyéndose que ante una elevada magnitud de medios asignados, el CAT proporcione el personal, en jerarquía y cantidad requerido para hacerse cargo de la SOTA/DOTA del EM del Comando Aéreo del Teatro respectivo. En la práctica los medios son controlados por la FAS y su dependencia del CAT es únicamente con fines administrativos.

3º) Los medios disponibles no justifican poner en un mismo Teatro, dos o tres Comandos cuyos medios fraccionados asumen las proporciones de una Brigada o menos (CFAS - CODASUR - CAT), demorando en consecuencia la toma de decisiones.

4º) Los aspectos funcionales específicos de cada Comando, están perfectamente contemplados en la orgánica del EM de una FA en el Teatro de Operaciones (SOTA - SODA - SOSAI), por lo que no se justifica la integración de tales Comandos en un Teatro, siendo más adecuado el poner los medios bajo control operacional del CFA y asignar el personal necesario para el funcionamiento de las SSOO correspondientes y sus organismos específicos, con la consiguiente economía en material y personal.

7. Debe asimismo destacarse que hasta hoy no existen Cuadros de Dotación de un Comando Operativo, lo que dificulta la integración de los mismos.

III - PERSONAL

8. Al no ser la orgánica de guerra similar a la orgánica de paz, el personal asignado al Comando debe aprender, en pleno desarrollo de las operaciones las tareas inherentes a su puesto y recién entonces ponerse al tanto del material y personal con que

cuenta para desarrollarlas.

9. Las tripulaciones son insuficientes en número, no siendo posible respetar el factor de planeamiento previsto, careciéndose de reemplazos y aún de relevos que posibiliten el mínimo descanso compatible con su estado psicofisiológico, en especial en los Sistemas de Armas afectados al CFAS, haciendo por otra parte, de disponerse, difícil la rotación dado el desconocimiento de la situación y en especial del TO y la adaptación mínima e imprescindible necesaria para operar eficazmente en él.

10. Es altamente satisfactoria la forma en que el personal minimiza y busca la solución precaria de las deficiencias que se visualizan, dentro del margen de sus posibilidades y recursos.

11. El nivel del personal de la FA no es el adecuado, dado que es necesario realizar una selección del mismo por nombre, para la asignación de tareas. No todo el personal está en condiciones de cumplir eficientemente con las funciones correspondientes a su jerarquía y especialidad; ello es producto posiblemente de no realizar una selección más rígida en las promociones jerárquicas y/o de un adiestramiento deficiente y por demás generalizado y nó específico en las tareas que debe realizar.

12. Por otra parte, la dedicación del personal tripulante a cargos ajenos a su especialidad, dificulta el adiestramiento y disminuye la dotación de los Grupos Aéreos, con un resultado que en la actualidad se evidencia como una deficiencia imposible de solucionar.

IV - INTELIGENCIA

13. El sistema actual de Inteligencia no satisface en el más mínimo grado, las necesidades básicas de las operaciones.

14. De acuerdo con lo observado en este Comando y Unidades dependientes y ante la manifiesta deficiencia analítica en operaciones del enemigo, se ha debido subordinar sus funciones al A-3, con el fin de obtener resultados confiables, recargando las tareas y/o funciones del personal de ese departamento.

15. Ello es debido en gran parte, a la carencia de una adecuada formación operativa de sus integrantes, que deberían poseer similares conocimientos y aptitudes al del personal designado en los departamentos Operaciones. Ello solo puede lograrse con la designación de Aviadores Militares con experiencia en Unidades de combate, para cubrir esas funciones.

16. De la experiencia extraída hasta la fecha, puede inferirse que la Inteligencia Operativa realizada en el TOS (FAS) es prácticamente nula, debido a que el personal asignado carece de los conocimientos necesarios, relacionados con la forma y procedimientos que deben emplearse en esta área.

17. Esta notable deficiencia, no es atribuible a la falta de voluntad del personal del departamento A-2, sino a su precaria preparación e instrucción previa, lo que permite asumir la escasa importancia que se le ha dado a este rubro en la diagramación de los cursos correspondientes o a la idoneidad y experiencia de quién los imparte y/o de quién lo recibe.

18. Es notorio el contraste existente en el accionar de los diferentes departamentos del EM de la FAS y de las Planas Mayores de sus Unidades dependientes, en donde los integrantes de los A-1, A-3, A-4, A-5 y A-6 aplican su conocimiento profesional específico en la tarea que desarrollan, mientras los integrantes del departamento A-2 se parcializan en tareas secundarias no útiles para este tipo de operación, descuidando por desconocimiento y nó por negligencia, su función más importante, cual es, sin lugar a dudas, la producción permanente de Inteligencia Operativa.

19. El análisis de las misiones realizadas y las deficiencias observadas, obligó al propio Comandante FAS, los integrantes del departamento A-3 y los Jefes de Escuadrones Aéreos a implementar nuevos procedimientos para interrogatorio de tripulaciones o apersonarse directamente a las Unidades para reconstruir los hechos y elaborar conclusiones sólidas.

20. Funciones de vital importancia, como ser: análisis de aptitud de las operaciones del enemigo para determinar sus formas de

actuar y capacidades, armamento usado, efectos logrados, cómputo de bajas de los medios de combate enemigos, estudio serio y profesional de material y documentación capturada, ubicación y órden de batalla del oponente, capacidad defensiva del mismo, etc., son realizadas en la actualidad por el departamento A-3 de este Comando, ante la imposibilidad de extraer conclusiones serias de los informes de Inteligencia provenientes de todos los niveles.

21. Si bien esta situación no es superable para este conflicto, este Comando sugiere, con la vista puesta en el mejoramiento de la capacidad operativa de la Fuerza Aérea para el futuro, se estudie la posibilidad de implementar alguna o todas de las siguientes sugerencias:

1º) Que el personal designado para realizar Cursos de Inteligencia sea seleccionado por su capacidad y conocimientos profesionales del empleo operacional de la Fuerza Aérea y nó voluntariamente para llenar una especialidad más de un determinado Escalafón. Cualquiera sea el orígen del candidato, sus conocimientos generales de la Fuerza deben ser tales que no le resulten incomprensibles ninguno de los rubros que incluye la Inteligencia Estratégica.

2º) Que los PPI de los Cursos de Inteligencia den la prioridad que corresponde a los distintos aspectos que cubre su accionar, distinguiendo a la luz de la experiencia presente, que es lo más importante, o haciendo diferentes equipos para cada área. Ejemplo: Inteligencia Estratégica - Inteligencia Táctica - Inteligencia Antisubversiva - Inteligencia Técnica. - etc.

3º) Que los especialistas que se logren en IE mantengan una acción y actualización permanente en tiempo de paz, a efectos de evitar en posibles futuros conflictos, se repita la improvisación e ineficacia puesta de manifiesto en forma evidente en las actuales circunstancias.

4º) Separar del área Inteligencia las funciones de Seguridad y custodia de autoridades, como una forma de evitar el desarrollo de tareas que no son específicas.

5º) En el caso de un TO se considera de prioritaria importancia que toda la información que se procesa debe dar como producto una Inteligencia a elaborarse en el TO para ser utilizada inmediatamente en el área, sin encaminamiento hacia la J-2 del EMG para que de ésta recién se nutran los usuarios que la necesitan, dado que con este procedimiento las operaciones se ven privadas de un elemento tan vital, como es el conocimiento del accionar enemigo por parte de la Fuerza actuante.

22. Al constituirse el Departamento Inteligencia de un EM se debió tener en cuenta que el titular del mismo debería necesariamente ser de la especialidad Aviador Militar, con experiencia en Unidades de combate y en el mismo deberían haber sido incluídos especialistas de todas las áreas del accionar enemigo.

V - PSICOLOGICA

23. A continuación del área Personal, pero con una dedicación especial, se esbozarán los inconvenientes surgidos en el área Psicológica, dado la necesidad de mantener elevado el espíritu que permita el logro de los objetivos fijados por la conducción militar.

24. La formación del personal durante los días que duran las acciones, no debe decaer, siendo el plano emotivo aquel que ha de exaltarse, ya que el mismo juega un papel movilizador muy importante, capaz de hacer actuar y conseguir resultados fuera de lo que el raciocinio dicta y de lo que los instintos ordenan.

25. El espíritu combativo debe ser alimentado antes y durante el conflicto, ya que naturalmente el hombre tiene ganas de luchar y con un buen motivo para hacerlo, nunca será derrotado.

26. Esto permite ver que el motor que hace que el hombre luche, radica en su formación y en su poder mental, que debe ser considerado como una verdadera arma.

27. Indudablemente, el personal es el elemento actuante más importante y debe ser preservado en su integridad, atacando todos los factores que influyen en la mente, tales como: ejercicio de un Comando eficiente y aguerrido que brinde seguridad y ejemplo a los subordinados, incentivo adecuado para la lucha,seguridad en que se-

E48
2

rán apoyados, asistencia espiritual adecuada, información veraz, sentimiento de tranquilidad hacia la familia, equipamiento, armamento, ropa y comida adecuada, retribución especial para esta circunstancia, condecoraciones o reconocimientos especiales y aunque éstos son algunos de los elementos actuantes, todos elllos deben ser tenidos en cuenta y considerados como parte de un todo integral.

28. En el área de las Islas se han podido detectar algunos de los problemas mencionados en el párrafo anterior y oportunamente se adoptaron las medidas correctivas para minimizar los efectos, quedando actualmente algunos aspectos a solucionar.

29. En lo que respecta al Comando FAS, su accionar se vé influído por las presiones que se reciben desde los Organismos de la Fuerza en Buenos Aires, por los requerimientos de MLV y por el pensamiento y sentir de las Unidades dependientes.

30. Respecto al desarrollo de los hechos, a la fecha se puede apreciar que este conflicto superó los límites de una apreciación y planificación previa considerando la capacidad de los medios enfrentados.

31. Otro aspecto que debe ser considerado, es que no se ha preparado sicológicamente a los Comandos ajenos al TO de la magnitud de pérdidas a sufrir y aunque no es mesurable con certeza, se debe contar con una dimensión del daño aceptable a soportar.

32. De no contarse con esta orientación de la más alta conducción militar, es necesario disponer de libertad de acción para ejecutar las operaciones que la FAS considere eficaces, en base al análisis AFA a realizar en el lugar de las operaciones y por el personal que dirige los mismos y tiene la responsabilidad de emitir la órden correspondiente.

33. Una operación es prácticamente imposible de cuantificar a la distancia y cuanto mayor es del lugar de los hechos, los errores de apreciación se aumentan en proporción considerable, es indudable que una misión debe medirse a la luz de los resultados o logros obtenidos y nó solamente por las pérdidas sufridas.

VI - OPERACIONES

34. El A-3 debe contar para planificar en forma coherente las operaciones, con asesores especialistas en los diversos campos de su accionar (guerra electrónica - radares - sistemas de armas - artillería antiaérea - transporte - etc).

35. Este criterio debe ser duplicado en el departamento A-2 con asesores especialistas referidos a cada área enemiga (aviones - buques - artillería antiaérea - electrónica - etc).(ver área Icia).

36. Dado que desde la Segunda Guerra Mundial no se realizan acciones aeronavales, no existen procedimientos operativos comprobados en la guerra naval moderna o experimentados con los nuevos armamentos, por lo que los mismos deben desarrollarse sobre la experiencia que se va adquiriendo en las operaciones.

37. El adiestramiento operativo de las tripulaciones es deficiente para el Teatro de Operaciones. No poseen los conocimientos básicos necesarios (área de operaciones, armamento a utilizar, formas de ataque, características ofensiva-defensiva de una flota, etc), lo que tiende a provocar un sobredimensionamiento de las posibilidades del enemigo y por ende, un desaprovechamiento de los medios puestos a disposición, lo cual se traduce en ineficiencia.

38. La adaptación de las mismas a un tipo de operaciones totalmente diferente a aquellas para las que fueron adiestradas, es rápida y adecuada, pero pagando el costo lógico de un aprendizaje en condiciones reales.

39. No se cuenta con elementos de ByS aptos para las grandes distancias marítimas donde se opera, siendo mínimas las posibilidades de rescatar tripulaciones en el mar.

40. En tiempo de paz se debería mantener una unidad de ByS que actualice los procedimientos y permita una integración de esfuerzos con el aporte de elementos civiles. Si bien actualmente esa responsabilidad está asignada a la I Brigada Aérea, se considera que debe contarse con una unidad específicamente dedicada a esa tarea.

41. Solo cuenta la FAS con SEIS (6) pistas y todas cerca de la costa, que las hace sumamente vulnerables para golpes de mano

provenientes del mar. En TRES (3) de las SEIS (6) pistas mencionadas, no existen lugares de dispersión y la concentración de aviones las hace muy vulnerables al ataque aéreo o terrestre.

42. Por otra parte, el repliegue de los medios a otros AADD del interior o a las Unidades de orígen imposibilitan el accionar rápido y eficiente en forma oportuna, dependiendo el redespliegue de la meteorología, de los equipos de apoyo, de los medios de transporte aéreo dedicados a otras tareas, restando todo ello la probabilidad de aplicar en el momento oportuno el máximo poder ofensivo de la Fuerza Aérea.

43. No se ha concretado a la fecha, el mejoramiento y adaptación de rutas para utilizarse como AD de despliegue o de emergencia.

44. Solo se cuenta con DOS (2) reabastecedores en vuelo, lo que limita la operación a UNA (1) escuadrilla cada QUINCE (15) minutos y un total aproximado para esta operación en el órden de DIECISEIS (16) aviones. Debe considerarse que en caso de incluirse los aviones de Armada, se reduciría la capacidad para los aviones de Fuerza Aérea. Se descuenta que no se dispone de reemplazos por fallas o derribos, debiendo considerarse a esta operación como altamente crítica.

45. Si bien este Comando es conciente a la fecha de la necesidad de preservar los medios de la Fuerza Aérea para el momento del desembarco enemigo, también es conciente de la necesidad de foguear a las tripulaciones para ese instante, dado que carecen de idoneidad para ello, sumado a la necesidad de brindar apoyo al personal de la Isla y mantener su moral elevada y su deseo de combatir.

46. Además de lo expuesto, cabe señalar como de mayor importancia la necesidad de quitar libertad de acción al enemigo y contribuir a lograr la superioridad aérea mediante la destrucción de los piquetes de radar adelantados que brinda la alarma a la Fuerza de Tareas. El apoyo a la Isla resulta fundamental para mantener el frente interno y optimizar los Sistemas de Armas en cuanto a las tácticas de empleo, elevar la moral de las tripulaciones, en algunos casos bastante decaída y a la puesta punto del binomio avión-armamento a utilizar.

47. Cabe consignar asimismo, un factor que hace a la moral del personal y que puede resumirse en el texto expresado por el señor Brigadier CASTELLANO de fecha 15 May 82 sobre la necesidad del empleo de los medios sobre la Isla.

48. El Sistema de Armas M-V carece de equipamiento adecuado para navegación y aproximación a un blanco descripto por coordenadas, siendo la utilización de aviones guías de Escuadrillas, tipo Lear Jet de menor velocidad, no aceptables, por el elevado consumo que impone a los M-V.

49. La totalidad de los medios de EyR propios y de ARA no fueron capaces de ubicar con certeza los OOMM, en el primer caso por no contarse con medios aptos y en el segundo por obsolencia del material y/o por atender solamente a OOMM que responden a sus propias necesidades o intereses como Fuerza.

50. Ante esta evidencia, es necesario la implementación de los medios y la doctrina, a efectos de contar con tiempo y el espacio oportuno para adoptar las previsiones que aseguren a posteriori el desarrollo de operaciones eficaces.

51. La exploración defensiva u ofensiva constituye, en el tipo de operaciones realizadas, un requisito básico por la movilidad del blanco y las grandes distancias a que se encuentran. A la fecha no se cuenta con equipos en CME que permitan detectar, identificar, interferir, engañar y/o atacar a Unidades Navales que, como la del oponente, están provistas con elementos electrónicos eficientes.

52. La falta de dichos medios, coloca a la FA en la difícil situación de desconocer en forma total el movimiento enemigo que no esté en contacto visual y las misiones aéreas son enviadas con datos no actualizados de posición, con desconocimiento del tipo de buques a atacar y sin recursos propios que eviten o pospongan la detección del medio aéreo atacante, pudiendo traducirse ello en pérdidas de vidas y material.

53. La Fuerza carece asimismo de capacidad de operación nocturna y por instrumentos, situación rápidamente detectada y utilizada por el enemigo en beneficio propio. Otro elemento mas que debe

ser considerado como de fundamental importancia, es el manejo por especialistas de la información, que delata procedimientos de empleo de la propia Fuerza. Para el caso, se puede citar que pese al riesgo que implica hacer aterrizar los aviones C-130 en MLV, frecuentemente se informa en la prensa que se están realizando este tipo de operación.

54. También en el caso de la operación del Super Etendard apareció en los periódicos la utilización de los aviones KC-130 como reabastecedores. Estos ejemplos ilustran cabalmente la necesidad de mantener velada la información, para seguridad de los medios, dado que analistas en operaciones aéreas fácilmente pueden detectar los puntos más vulnerables que presenta una Fuerza Aérea en operaciones.

55. Es deficiente en cantidad el personal de las Terminales de Carga y el equipamiento y las instalaciones son insuficientes e inadecuadas al volúmen de carga a transportar.

56. Es conveniente destacar que del análisis de las bajas que se han producido durante las operaciones, surge como conclusión válida que aproximadamente, sin considerar las aeronaves destruídas en tierra, el 50 % de las bajas corresponden a fallas atribuibles a la propia Fuerza, tales como:

1º) Derribos

- DOS (2) A-4B presuntos misiles
- UN (1) M-V desaparecido
- UN (1) MK-62 presunto misil desde Sea Harrier

TOTAL: CUATRO (4) aviones - 40 %

2º) Otros

- DOS (2) A-4C probable colisión contra el mar
- UN (1) A-4B artillería antiaérea propia
- UN (1) A-4B en maniobra escape colisión contra el mar
- UN (1) M-III artillería antiaérea propia
- UN (1) M-III choque contra Sea Harrier

TOTAL: SEIS (6) aviones - 60 %

57. En el caso de los aviones IA-58, se deben incluir SEIS (6) destruídos en tierra por ataque aéreo y golpe de mano, CUATRO (4) por

rotura de la rueda de nariz, UNO (1) por motor engranado y UNO (1) en servicio. Por lo expuesto se aprecia como conveniente operar dicho material desde el Continente y asignarlo a la Isla sólo en horas diurnas.

VII - MATERIAL

58. Es evidente que el conflicto superó los límites y ciertos aspectos previstos y no se cuenta en cierta medida con el material apropiado para realizar operaciones en un Teatro de Operaciones marítimo y con un oponente con elementos técnicos adecuados.

59. Tal situación, se traduce en deficiencias de órden operativo, que generan servidumbres y altos costos en medios (material y personal).

60. No se cuenta con bombas de efectos comprobados sobre buques, lo que implica la obtención de experiencia en ataques reales, por no contarse con tiempo suficiente para su adecuada puesta a punto.

61. Los tripulantes carecían en su mayoría de trajes antiexposición para una mínima posibilidad de supervivencia ante una eyección sobre el mar. A la fecha el problema no está totalmente solucionado.

62. El equipamiento de campaña para el personal desplegado (carpas, bolsas de dormir, vestuario, etc) no es apto para el clima imperante en el Sur Patagónico y más aún en MLV.

63. La FA carece de equipamiento específico para la guerra químico-bacteriológica.

64. El equipo de apoyo de aviones Pucará no es apto para operar en todo terreno, lo que indica la necesidad que todo Sistema de Armas sea considerado en forma integral, en la formulación del requerimiento operativo, diseño y ejecución del proyecto.

65. En la constitución del EM debe contemplarse la dotación de personal que cubra cada una de las áreas de responsabilidad del A-4.

66. Debe incluirse en el A-4 el personal idóneo de abastecimiento para atender el aspecto de víveres y alojamiento.

VIII - COMUNICACIONES

67. Al iniciarse las operaciones no estaban compatibilizados los diferentes requerimientos de Comunicaciones; es decir, no hay antecedentes de coordinación, en los últimos años, que pudieran haberse efectuado entre los diferentes Comandos de la Fuerza para Tiempo de Paz (Cdo Ops Aé - Cdo Aé Def - Cdo Mat - Cdo Reg Aé y Cdo Inst).

68. Ello motivó que:

1º) Se debieran satisfacer numerosos requerimientos, de diversos tipos, cuando ya las operaciones estaban en su fase ejecución.

2º) No se cuente con la cantidad y calidad de medios de comunicaciones necesarios. Los existentes no satisfacen en integridad los requerimientos de la FAS y MLV.

3º) Los elementos para negar la escucha sean escasos para el equipamiento fijo e inexistentes en los aviones (faltan sistemas de seguridad para teléfonos y aviones).

4º) El porcentaje de redes de Tiempo de Paz que se han podido incorporar a la FAS sea (son) mínimo.

5º) Exista una apreciable falta de coordinación entre las comunicaciones de aviones y de la AAe propia, incluyendo las interfases de ambas (PC - CIC - TWR - AAe y avión).

69. Es necesario efectuar al más breve plazo posible una reunión, a fin de coordinar la utilización de medios y la aplicación de procedimientos de comunicaciones para las operaciones en desarrollo; proponer el documento rector y su publicación con carácter de urgente, con el personal que se indica a continuación:

1º) Director de Comunicaciones

2º) Subdirector de Electrónica

3º) Jefe del Grupo 1 Comunicaciones-Escuela

4º) Jefe Dpto Comunicaciones del Cdo Ops Ae

5º) Jefe Dpto Comunicaciones del Cdo Ae Def

70. Las comunicaciones para las operaciones conjuntas en el campo táctico, no han sido debidamente coordinadas. No se cuenta con el mínimo de apoyo logístico por parte de Ejército, hacia personal y material de FA, afectado a las comunicaciones para el apoyo de fuego directo.

71. La FA no tiene capacidad para efectuar el mantenimiento de los equipos terrestres en el Tercer Escalón.

72. Los equipos, en particular los GRINEL HF y componentes, no son reparados cuando los desperfectos exceden la capacidad de mantenimiento del Grupo 1 de Comunicaciones (Segundo Escalón).

73. La confiabilidad de los radioenlaces tácticos propios es baja, puesto que no hay personal especializado para su mantenimiento mayor en toda la Fuerza.

74. Es necesario encarar, en forma inmediata, la realización del mantenimiento de los equipos mencionados, en el área privada nacional o en los países de orígen.

75. Asimismo, se propone para el mejor funcionamiento la orgánica que ha surgido natural y espontáneamente de acuerdo con el desarrollo de las operaciones y con las soluciones que debieron adoptarse para situaciones totalmente nuevas e imprevistas y que incluye:

1º) Jefatura Dpto Comunicaciones

2º) Auxiliar Dpto Comunicaciones

3º) Sección Planes, que entiende:
   a) Indicativos
   b) Frecuencias
   c) Normas y procedimientos
   d) Códigos

4º) Sección Personal, que comprende:
   a) Dotación
   b) Selección
   c) Instrucción
   d) Reemplazos

5º) Sección Material, que comprende:
   a) Distribución
   b) Obtención
   c) Mantenimiento

6º) Sección Central de Comunicaciones de Comando, que supervisa los sistemas instalados.

76. No se dispone de medios, conocimientos, ni experiencia para realizar actividades de GE, razones por la cual el enemigo dispone de la iniciativa en este campo.

77. Nuestros medios de comunicaciones son vulnerables a las contramedidas activas y pasivas del enemigo. Por lo tanto, es necesario crear un organismo, al que se le deben asignar los medios necesarios, a fin de iniciar de inmediato la actividad de guerra electrónica.

78. No se dispone de la cantidad de Operadores capacitados en el empleo de los procedimientos y del material de dotación asignado a la FAS. Por lo tanto, se considera que:

1º) No se puede dotar a las estaciones de la cantidad de personal necesario para poder soportar un esfuerzo prolongado.

2º) De producirse bajas por acción del enemigo o por enfermedades graves, no se dispone de personal idóneo para efectuar un reemplazo inmediato.

3º) No se pueden satisfacer con rapidez los requerimientos de un servicio imprevisto.

4º) De prolongarse en el tiempo el desarrollo de las operaciones, no se puede realizar un relevo que permita un descanso mínimo al personal, sin afectar el servicio.

79. Es necesario crear una Sección Instrucción que en forma inmediata inicie el adiestramiento del personal de operadores que aún no se encuentran capacitados para desempeñarse en la FAS. Esta Sección funcionaría en la IX Brigada Aérea, para lo cual ya se dispone de personal de instructores y material didáctico necesarios. Al momento, el principal inconveniente para iniciar este proceso es la falta de alojamiento.

80. Se han evidenciado dificultades generales que presenta el equipamiento de dotación de las Fuerzas Armadas para poder integrar redes conjuntas.

81. Los medios de comunicaciones de las otras FFAA presentan las siguientes características:

1º) <u>EJERCITO</u>: El material HF que dispone no posee un sistema de seguridad confiable; opera con inversor de voz (sobre modulación en audio) y es incompatible con el empleado por la FAS, el cual hace uso para seguridad de una etapa saltadora de frecuencia.

2º) ARMADA: Si bien dispone de material HF de muy buenas características, el sistema de seguridad de estaciones terrestres y aviones es similar al de Ejército, por lo cual cabe la misma conclusión, respecto a compatibilidad con nuestros medios. Lo mismo ocurre en los sistemas alámbricos de esta Fuerza, los cuales usan el cripto LINCE para TTY, pero con distintas claves respecto a nuestra Fuerza, lo cual entorpece el tráfico conjunto.

82. Por lo expuesto, se desprende que en la actualidad es imposible integrar los medios en redes conjuntas.

83. Con el objeto de evitar que cierta información sea conocida por personal no interviniente o sin relación directa con los temas tratados (caso TXT de apreciación sobre la situación en MLV al 15 May 82), es conveniente que todo el tráfico que cursa Malvinas pase a través del CFAS, para su evaluación, control y posterior elevación directa a ese Comando en forma adecuada y segura. Ello incluye aún a los posibles informativos que puedan figurar en el texto.

IX - DOCTRINA

84. La vocación conjunta de la FA no es compartida por las otras Fuerzas primando los intereses sectoriales a los generales del conflicto, por lo que se aprecia que las operaciones a partir de Comandos Conjuntos es una utopía de Tiempo de Paz y que a pesar de los esfuerzos realizados no se ha podido concretar una verdadera operación conjunta.

85. Las Fuerzas, cuando llega el momento de ceder en aspectos doctrinarios, son absolutamente rígidas en su concepción, existiendo compatibilización solo en aspectos sin importancia.

86. El hecho que ni siquiera la urgencia de una guerra librada en inferioridad de condiciones haya constituído un elemento aglutinante, obliga a considerar para el futuro una Fuerza Aérea de características operativas totalmente autónomas y con capacidad para actuar en toda clase de Teatros en forma independiente, hechos que de una u otra manera están llevándose a cabo en esta oportunidad.

87. En las decisivas circunstancias de una acción bélica en la que está en juego el honor y la supervivencia de una Nación, el accionar de la Fuerza Aérea, que debe caracterizarse por su

reacción en tiempo, fuerza y oportunidad, no debe estar condicionada por consideraciones político-doctrinarias, ni supeditada a la buena voluntad que otra Fuerza ponga en cooperar.

88. Ello reafirma una vez más, lo expresado en el Manual de Doctrina Básica, cuando manifiesta que el Poder Aéreo es integral e indivisible, expresión que trasladada al campo operacional, implica que todo medio aéreo que se encuentre en operaciones debe pertenecer orgánica, funcional y operativamente a la Fuerza Aérea. Es fácil de comprobar que todas las coordinaciones o pedidos de cooperación quedan librados a la buena voluntad del ejecutante.

89. Finalizado el conflicto, las FFAA deberán con verdadera seriedad y responsabilidad puntualizar los graves inconvenientes encontrados, haciendo a cada Fuerza responsable de los mismos, dejando constancia en forma absoluta las áreas de responsabilidad, sin evitar para el futuro "puntos de fricción".

90. En lo que respecta a Fuerza Aérea, debería concentrar su esfuerzo únicamente en los medios que hacen a las operaciones y los directamente relacionados para sostener a las mismas.

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante FAS

C1/10C 6

ANEXO 128
Cta. Nº 562-9489-04-2
Medida: 21 x 29,7 cms.

FUERZA AEREA ARGENTINA

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Para información de:	Comandante de la FAS
Jefe del Estado Mayor General	BUENOS AIRES, de Julio de 1982

Asunto: EQUIPAMIENTO FUERZA AEREA

INFORMACION

1. El presente informe es el producto de una Discusión en Grupo en la que tomaron parte Oficiales Superiores y Jefes que tuvieron intervención directa en el conflicto MALVINAS y cuya participación queda establecida en el acta que se adjunta como anexo ALFA.

2. La diversidad de temas involucrados en las áreas tratadas, frente al tiempo disponible para su análisis, determinó que lo propuesto tenga un carácter preliminar y de orientación; debiéndose posteriormente profundizar la evaluación en función de las necesidades reales que sean determinados por la situación tanto presupuestaria como de oferta en los mercados internacionales que podían establecer alternativas poco factibles de apreciar en este momento.

PROBLEMA

3. Determinar en forma preliminar el equipamiento necesario de la FAA, en base a la experiencia existente y obtenida en el conflicto MALVINAS, a fin de permitir el eficiente cumplimiento de sus responsabilidades.

HECHOS

4. Los hechos son:

1º) Se está confeccionando por parte de los Comandos y Unidades un informe completo.

2º) La FA, ha adquirido 10 avs M-V y 22 M-III C para completar el sistema de armas Mirage.

3º) La FA ha desarrollado, experiencia de combate, de apoyo de combate y logística en el Atlántico Sur.

4º) Durante su realización se han observado ventajas y desventajas relacionadas con los medios y procedimientos.

5º) Como consecuencia de las acciones de combate se han producido pérdidas de material.

6º) Durante las operaciones se utilizaron nuevos procedimientos operativos y técnicos, asimismo equipamiento a veces improvisado.

7º) El armamento en general no satisfizo las exigencias operacionales de la Fuerza.

8º) Una gran mayoría del material aéreo no contó con el equipamiento necesario para llegar al blanco con exactitud.

9º) Durante las operaciones se han podido evaluar fortalezas y debilidades de nuevos sistemas de armas utilizadas por el enemigo.

10º) Las tripulaciones de combate no estaban adiestradas para ese tipo de operación.

11º) El adiestramiento de la Fuerza no contemplaba los procedimientos que se utilizaron en el conflicto MALVINAS.

12º) El equipamiento de las tripulaciones no era el adecuado para operar en la zona.

13º) Inexistencia de un Plan de reequipamiento conjunto compatibilizado.

CRITERIOS

5. Se consideran:

1º) Se mantienen las hipótesis de conflicto CHILE, ATLANTICO SUR y BRASIL.

2º) El presente estudio tiene como finalidad proporcionar a los Comandos Superiores y organismos competentes, los elementos de juicio basados en la real experiencia que permitan programar racionalmente la obtención de materiales y equipos para optimizar la capacidad operativa, de apoyo operativo, logística y de instrucción de la Fuerza.

AREAS DE DISCUSION

6. Las áreas de Discusión consideradas son:

1º) Necesidades de completar y mejorar los sistemas de armas que posee la Fuerza.

2º) Necesidades de adquirir nuevos sistemas de armas en aquellas áreas donde existe un vacío en el cubrimiento de las responsabilidades ejercidas.

3º) Determinación de prioridades.

AREA I

7. Necesidad de completar y mejorar los sistemas de armas que posee la Fuerza.

Material Aéreo

1º) Sistema T-34: No se analiza por carecer de aptitud.

2º) Sistema MS-760: Para el conflicto MALVINAS y BRASIL este sistema está descalificado. En cuanto a la hipótesis de conflicto "CHILE", no se descarta su utilización, pero su completamiento y mejoramiento no es conveniente por:

a) Alcance limitado.
b) Falta de asiento eyectable.
c) Baja velocidad.
d) Potencia de fuego limitada.
e) Poca carga portante y reducida maniobrabilidad.
f) Vida útil remanente del material.
g) Necesidad de ser utilizado para la formación de pilotos.
h) Falta de protección para el piloto.
i) No puede ser reabastecido en vuelo.

Concluyendo, este avión no conforma un sistema de armas adecuado para operaciones de guerra, sin embargo, al no descartarse totalmente su utilización, en caso de un conflicto con "CHILE" debería hacerse empleando bombas de cola frenada y/o napalm.

3º) Sistema F 86-F: Mantener las capacidades actuales sin complementarlo ni mejorarlo, pero considerando la posibilidad de incrementar las horas de vuelo asignadas, no desprogramando este material, hasta tanto se supla el material A4 B/C destruido en razón de que el F 86-F es un entrenador de vuelo eficaz.

4º) Sistema A4-C: Dada la exigüa cantidad de aviones remanentes, y la dificultad actual de obtenerlos en el mercado internacional, este sistema no debe ser completado. Mantener su capacidad operativa, transfiriendo este material a la V Brigada Aérea recién a partir del año en que ingrese el nuevo material para el CEPAC. Ello además de evitar afectar al personal en el plano psicológico, permitirá mantener un Escuadrón operativo a DOCE (12) pilotos y el material aéreo en servicio.

El A4-C es un sistema de armas diferente del A4-B; en tal sentido, si bien poseen elementos comunes,su operación y apoyo técnico son diferenciados, apreciándose que un cambio de ubicación en este momento puede influir negativamente sobre su existencia como escuadrón e inclusive obrar en forma negativa en la moral del personal de la IV Brigada Aérea, muy castigada por los resultados del conflicto.

Se considera conveniente incluir las siguientes mejoras:

a) Colocación de cañones de 30 mm.
b) Llevar el LOX a 10 litros.
c) Instalación del radar warning.
d) Equipamiento de tripulaciones y personal de apoyo operativo adecuado al posible TO.

5º) Sistema A4-B: Adquirir aviones A4, hasta completar la dotación de 75 avs (ver Comesin Nº 1616 - Feb 82 del COA). (Esta cantidad incluye el total de material tipo A-4).
Todo el sistema debe ser mejorado:

a) Cañones de 30 mm.
b) Programador de tiro.
c) Equipo HF.
d) Sistema de navegación.
e) Radar warning.
f) Aumentar la capacidad LOX a 10 lts.
g) CME activas (PODS)
h) Los aviones a adquirir en la medida de lo posible deben estar equipados head up display (HUD).
i) Adquisición de un simulador (Exp CJFAA Nº 5.016.376 24 Mar 82).
j) Adquisición de 6 (seis) aviones doble cabina (T-A4-P) dentro de la cantidad máxima expresada precedentemente.

6º) Sistema M-III: Mejorar el sistema mediante:

a) Incorporación de sistema de navegación y ataque.
b) Instalación de radar última generación (conjunción aire/aire, aire/tierra.
c) Reabastecimiento en vuelo.

d) Radar warning.
e) Radio-altímetro.
f) Obtención de tanques lanzables.

7º) Sistema M-V: Mejorar el sistema con:

a) SINT.
b) Radar warning.
c) Reabastecimiento en vuelo.
d) CME, activos (PODS).
e) Obtención de tanques lanzables.

Estudiar la posibilidad de agrupar los aviones M-V procedentes del PERU en un mismo AD de operaciones, dadas sus diferencias de tableros y equipos con los M-5 propios. Estudiar la posibilidad de modificar la firma infrarroja.

8º) Sistema MK-62: Sistema de armas poco utilizable en el futuro. No se aprecia conveniente aumentar la dotación y se debe estudiar a fondo la conveniencia de mantenerlo en la Fuerza.
En caso de mantenerlo, sería conveniente estudiar la aceptabilidad de introducirle alguna de las siguientes modificaciones:

a) CME ofensivas.
b) Equipamiento aerofotográfico (cámara oblicua).
c) Equipamiento para proyectiles antiradiación.
d) Equipamiento para exploración y reconocimiento.
e) Equipamiento para remolque de blancos aéreos.

9º) Sistema IA-58: Complementar y mejorar el sistema según lo especificado en Expediente adjunto (ANEXO "BRAVO").
No incrementar la fabricación del número de aviones, previstos por la FAA, teniendo en cuenta como parte del mismo los destruidos.

10º) Sistema C-130:

a) KC-130: Mantener los KC-130 existentes y completarlos con:

- IFM para azimut, distancia e identificación radar del enemigo.
- Codificadores de voz VHF y HF.
- Sistema que asegure el encuentro entre el reabastecedor y los CB (TACAN aire/aire, radar beacon en los CB, etc).

b) C-130: Se plantean las siguientes variantes para el completamiento del material de dotación existente:

- TRES (3) aviones para llevar la dotación mínima a NUEVE (9) aviones (reemplazo 2 aviones perdidos y 1 avión accidentado en reparación.
- Llevar la dotación a 24 aviones para lanzamiento de una fuerza de tareas (700 HH y 75 Tn, mínimo elemento de combate autosuficiente; requiere 10 aviones para paracaidistas y 10 para cargas de acompañamiento. Además 4 aviones previendo el 20% F/S).
  Esta cantidad, si bien no parece acorde con las posibilidades del país y de la Fuerza, debe ser analizada a la luz de los requerimientos que surgen de la existencia de una Unidad Aerotransportada que debe ser empleada en forma simultánea.

c) Mejorar el material existente con:

- IFM para azimut, distancia e identificación radar del enemigo.
- Para completamiento ver Expediente IBA referente colocación de doble rieles y avionica.

11º) Sistema B-707: Cantidad requerida: SEIS (6), de los cuales CUATRO (4) con capacidad para REABASTECIMIENTO y DOS (2) equipos para SIGINT-COMINT. Este material es conveniente que también tenga el kit de reabastecimiento en vuelo a efectos de su posible empleo como reabastecedor y también para incrementar su autonomía.
Equipamiento requerido para los CUATRO (4) REABASTECEDORES.

a) IFM para azimut, distancia e identificación del enemigo.
b) Radar beacon (debe ser complementado con Radar beacon en los CB que reabastecen).
c) Codificadores de voz VHF/HF.
d) Navegador inercial duplicado.
e) Radar táctico (tipo APQ-122 o mejor).

El equipamiento electrónico requerido, debe ser probado operativamente y luego proceder, según el requerimiento que surja del operador.
El equipamiento para sigint-comint, está en proceso de compra.

12º) Sistema F-28:

a) Mantener la dotación existente.
b) Mejorar equipamiento de aviones (de acuerdo con el expediente en elaboración en la I Brigada Aérea).
c) Equipar DOS (2) aviones para carga y sanitario respectivamente.

13º) Sistema F-27:

a) Mejorar el material en cuanto a su equipamiento de avionica (de acuerdo con el expediente en elaboración en la I Brigada Aérea).
b) Completar los CUATRO (4) aviones "T" con tanques Pylon.
c) Completar CUATRO (4) aviones para lanzamiento de paracaidistas.
d) Realizar un estudio para adaptar el avión a tareas de exploración.

14º) LEAR JET 35: Mejorar el material con:

a) Codificador de voz VHF/HF.
b) CME (IFM).
c) Radar apto para exploración.

Reponer el material perdido (1 avión).

15º) Sistema GII:

a) GIIF: Mantenerlos hasta su extinción.
b) GII: Estudiar su reemplazo por otro avión tipo B-200.

16º) TWIN OTTER: Estudiar la actualización de la dotación existente, en cuanto a equipamiento.

17º) Helicópteros:

a) HUGHES 500: Mantener el material existente para instrucción y enlace.
b) UH 1 H: Mantenerlos hasta su extinción.
c) BELL 212: Mejorar el material existente con una grúa y mantenerlos hasta su extinción.
d) CHINOOK: Completar la dotación a SEIS (6).
e) LAMA: Mantener una dotación de SEIS (6).

Material Terrestre y Servicios

8. Obtención de:

1º) Grúa tipo malacate: DOS (2) por cada SEIS (6) aviones de combate.

2º) Carros bolt: TRES (3) por estación por avión de combate.

3º) Carros transportadores: TRES (3) cada SEIS (6) aviones de combate.

4º) Tractores: UNO Y MEDIO ($1\frac{1}{2}$) por avión de combate.

5º) Autoelevador (tipo Clark): OCHO (8) por base de despliegue (distribuidos en los refugios y depósitos intermedios).

Sistema móvil de aerocombustibles

9. Se debe continuar con la obtención del sistema móvil de aerocombustibles ya iniciado, determinar los procedimientos y adiestrar el personal en las Unidades.

Seguridad de las BBAAMM

10. Se debe mejorar sustancialmente la calidad del personal y su adiestramiento para la seguridad de las BBAAMM.

Servicios

11. Se deben mejorar sustancialmente los servicios de las Unidades de la Fuerza (Brigadas y BBAAMM), con prescindencia del soldado, en lo posible.

Armamento

12. Estudiar la posibilidad de que ciertos aviones (C-130 y B-707) de transporte tengan aptitud para portar misiles. Se debe considerar asimismo que tipo de misil es más conveniente por tipo de avión (antirradiación, antibuque, aire/aire, etc).

Equipos Lanzables

13. Preparar medios aptos, para lanzamiento de carga pesada y contenedores según las necesidades de la Fuerza, considerando que parte de ellos son necesarios para el adiestramiento operativo.

14. El EA posee elementos para el lanzamiento de hasta DOS (2) Fuerzas de Tareas (150 Tn).

15. La FA dispone para un total de 70 Tn, (contenedor A-21). Debería adquirir:

1º) Contenedores A-22, completos 12.

2º) Plataformas 12', completos 15.

3º) LAPES, Completos 15.

16. Satisfacer los requerimientos ya efectuados por la I Brigada Aérea para el completamiento de las terminales de carga.

17. Completar los equipos de supervivencia.

18. Reponer la TEREX que se perdió en MALVINAS.

Infraestructura

19. Adecuar la plataforma y hangares de la IBA a la cantidad de aviones a adquirir.

20. Ninguno de los aerodromos del TOS es totalmente apto para la operación de medios aéreos en tiempo de guerra y no cuentan con facilidades para mantenimiento de aviones.

21. Estudiar la construcción de pistas paralelas, refugios, accesos, plataformas, pistas en caminos, depósitos, polvorines, etc).

Radar

22. Incrementar la actual dotación, para disponer de NUEVE (9) radares móviles, con DOS (2) consolas y un control semiautomático.

Completamiento del sistema

23. Complementarlos con:

1º) Movilizadores.

2º) Sistema de microondas para asegurar los enlaces.

3º) Establecer prioritariamente radares fijos en RIO GRANDE y RIO GALLEGOS, como parte del SICEA.

4º) Estudiar la posibilidad de adquirir radares tipo ELTA, para completamiento de la ROA y cubrimiento del radar principal.

5º) CME y equipos de apoyo.

24. Referente a radares CARRION MK-2 ALERT, de la Fuerza Ejército, se sugiere sean solicitados, adquiridos o cambiados, en razón de que dicho material, según la experiencia obtenida en el conflicto MALVINAS, han resultado útiles, siendo operados por personal de la Fuerza en virtud de la incapacidad del personal de Ejército para operarlo.

Inteligencia

25. El sistema actual de Inteligencia no satisface en el más mínimo grado, las necesidades básicas de las operaciones.

26. De acuerdo con lo observado en este Comando y Unidades dependientes y ante la manifiesta deficiencia analítica en operaciones del enemigo, se ha debido subordinar sus funciones al A-3, con el fin de obtener resultados confiables, recargando las tareas y/o funciones del personal de ese departamento.

27. Ello es debido en gran parte, a la carencia de una adecuada formación operativa de sus integrantes, que deberían poseer similares conocimientos y aptitudes al del personal designado en los departamentos Operaciones. Ello sólo puede lograrse con la designación de Aviadores Militares con experiencia en Unidades de combate, para cubrir esas funciones.

28. De la experiencia extraída hasta la fecha, puede inferirse que la Inteligencia Operativa realizada en el TOS (FAS) es prácticamente nula, debido a que el personal asignado carece de los conocimientos necesarios, relacionados con la forma y procedimientos que deben emplearse en esta área.

29. Esta notable deficiencia, no es atribuible a la falta de voluntad del personal del departamento A-2, sino a su precaria preparación e instrucción previa, lo que permite asumir la escasa importancia que se le ha dado a este rubro en la diagramación de los cursos correspondientes o a la idoneidad y experiencia de quien los imparte y/o de quien lo recibe.

30. Es notorio el contraste existente en el accionar de los diferentes departamentos del EM de la FAS y de las Planas Mayores de sus Unidades dependientes, en donde los integrantes de los A-1, A-3, A-5 y A-6 aplican su conocimiento profesional específico en la tarea que desarrollan, mientras los integrantes del departamento A-2 se parcializan en tareas secundarias no útiles para este tipo de operación, descuidando por desconocimiento y no por negligencia, su función más importante, cual es, sin lugar a dudas, la producción permanente de Inteligencia Operativa.

31. El análisis de la misma realizadas y las deficiencias observadas, obligó al propio Comandante FAS, los integrantes del departamento A-3 y los Jefes de Escuadrones Aéreos a implementar nuevos procedimientos para interrogatorio de tripulaciones o apersonarse directamente a las Unidades para reconstruir los hechos y elaborar conclusiones sólidas.

32. Funciones de vital importancia, como ser: análisis de aptitud de las operaciones del enemigo para determinar sus formas de actuar y capacidades, armamento usado, efectos logrados, cómputo de bajas de los medios de combate enemigos, estudio serio y profesional de material y documentación capturada, ubicación y orden de batalla del oponente, capacidad defensiva del mismo, etc, son realizadas en la actualidad por el departamento A-3 de este Comando, ante la imposibilidad de extraer conclusiones serias de los informes de Inteligencia provenientes de todos los niveles.

33. Si bien esta situación no es superable para este conflicto, este Comando sugiere, con la vista puesta en el mejoramiento de la capacidad operativa de la Fuerza Aérea para el futuro, se estudie la posibilidad de implementar alguna o todas de las siguientes sugerencias:

1º) Que el personal designado para realizar Cursos de Inteligencia sea seleccionado por su capacidad y conocimientos profesionales del empleo operacional de la Fuerza Aérea y no voluntariamente para llenar una especialidad más de un determinado Escalafón. Cualquiera sea el origen del candidato sus conocimientos generales de la Fuerza deben ser tales que no le resulten incomprensibles ninguno de los rubros que incluye la Inteligencia Estratégica.

2º) Que los PPI de los Cursos de Inteligencia den la prioridad que corresponde a los distintos aspectos que cubre su accionar, distinguiendo a la luz de la experiencia presente, que es lo más importante, o haciendo diferentes equipos para cada área. Ejemplo: Inteligencia Estratégica - Inteligencia Táctica - Inteligencia Antisubversiva - etc.

3º) Que los especialistas que se logren en IE mantengan una acción y actualización permanente en tiempo de paz, a efectos de evitar en posibles futuros conflictos, se repita la improvisación e ineficacia puesta de manifiesto en forma evidente en las actuales circunstancias.

4º) Separar del área Inteligencia las funciones de Seguridad y custodia de autoridades, como una forma de evitar el desarrollo de tareas que no son específicas.

5º) En el caso de un TO se considera de prioritaria importancia que toda la información que se procesa debe dar como producto una Inteligencia a elaborarse en el TO para ser utilizada inmediatamente en el área, sin encaminamiento hacia la J-2 del EMG para que de ésta recién se nutran los usuarios que la necesitan, dado que con este procedimiento las operaciones se ven privadas de un elemento tan vital, como es el conocimiento del accionar enemigo por parte de la Fuerza actuante.

34. Al constituirse el Departamento Inteligencia de un EM se debió tener en cuenta que el titular del mismo debería necesariamente ser de la especialidad Aviador Militar, con experiencia en Unidades de Combate y en el mismo deberían haber sido incluidos especialistas de todas las áreas del accionar enemigo.

Comunicaciones

Sistema Radioeléctrico (HF)

35. Se considera que el equipamiento Grinel es apto y dio buenos resultados cuando las distancias no superan los 500 Km. Para obviar esta limitación se le deben introducir las siguientes mejoras:

1º) Adaptar un sistema de antenas de alta ganancia que permita el máximo de aprovechamiento del amplificador lineal.

2º) Aumentar la potencia del amplificador; llevándolo a 1,5 kw como mínimo.

3º) Adaptar un sistema de control remoto que permita operar simultáneamente varios equipos sin que se interfieran entre sí.

36. La cantidad de equipamiento necesario para completar la dotación se determinará de acuerdo con los siguientes aspectos:

1º) Requerimiento de apoyo de comunicaciones a formular por el CAT y CAD.

2º) Reemplazo del equipamiento perdido (aproximadamente 23 Transreceptores).

37. Es prioritario iniciar un estudio tendiente a instalar equipos de HF en todos los aviones de combate con sistema de seguridad que impida al enemigo realizar:

1º) Radiogoniometría.

2º) Radioescucha.

3º) Radioengaño.

4º) Radio interceptación.

38. Se debe iniciar un estudio sobre el material de HF a proporcionar a la ROA dado el papel que desempeñó el personal en el último conflicto.

39. Se deben preveer sistemas de alternativa con sistemas HF, microondas, satélites, etc.

VHF/AM

40. El único equipo que dio buenos resultados fue el bequer al cual se le debe mejorar el sistema de antena cuando se lo utiliza como estación fija.

41. Se debe estudiar un sistema de seguridad para incorporárselo que sea compatible con el que se debe colocar a bordo.

42. Este sistema de seguridad debe imperdir al enemigo realizar las siguientes actividades de GE:

1º) Radioescucha.

2º) Radio interceptación.

3º) Radio engaño.

4º) Radiogoniometría.

VHF/FM

43. Dada la disparidad de marcas de fábrica y de frecuencias presintonizadas se debe realizar un estudio tendiente a unificar este equipamiento. Los aspectos más sobresalientes a tener en cuenta en la determinación del equipo a emplear son los siguientes:

1º) Capacidad para trabajar con repetidora a fin de aumentar su alcance.

2º) Capacidad de cambiar de frecuencia

3º) Sistema de seguridad que impida la radioescucha enemiga.

4º) Poseer microteléfono que permita su uso sin intervención de las manos del operador.

5º) Sistema de alimentación con baterías recargables y descartables.

44. En la determinación de la cantidad se deben tener en cuenta los requerimientos de:

1º) Artillería antiaérea.

2º) Servicios de seguridad.

3º) Escuadrón Abastecimiento (Cisternas, polvorines, etc)

4º) Escuadrón Técnico (Primera línea refugio, mantenimiento, etc)

SISTEMA ALAMBRICO (Teléfonos PAP)

45. El dispositivo de seguridad empleado en este sistema (Datatek) es deficiente por lo tanto se debe estudiar su reemplazo por uno de mayor hermeticidad.

ORGANICA DE TIEMPO DE PAZ

Dependencia Orgánica

46. Según la Orgánica de la FAA la obtención, mantenimiento y normas de operación del material de comunicaciones terrestres son regidas por los siguientes organismos:

1º) Dirección de Comunicaciones (Cdo Reg Aé)

2º) Departamento de Comunicaciones (Cdo Op Aé)

3º) Subdirección de Electrónica (Cdo Mat)

4º) Grupo 1 de Comunicaciones Escuela (Cdo Op Aé)

47. Esta diversidad de Comandos que participan parcialmente en la ejecución del Anexo Comunicaciones del Plan de Campaña, tienen una vivencia operativa de la situación muy dispar entre sí lo que dificulta una rápida y eficiente ejecución del mencionado Anexo.

48. A efectos de solucionar los inconvenientes mencionados se sugiere que todas las instancias que deban participar en la planificación, previsión, mantenimiento y operación de los medios de comunicaciones, dependan de un solo organismo que a su vez sea el único responsable del resultado del apoyo de comunicaciones a las operaciones aéreas que se realizan en los distintos TTOO.

GUERRA ELECTRONICA

49. De la experiencia obtenida en la confrontación bélica surgen las siguientes conclusiones:

1º) La capacidad de Guerra Electrónica al día 02 Abr 82 era nula.

2º) La actividad de GE exige mucha experiencia y entrenamiento previo a una guerra por lo tanto en FAA se debe iniciar ya esa actividad.

3º) Independientemente de la dependencia orgánica a dar a la Unidad que realice GE esta debe tener en su dotación oficiales de Comunicaciones con experiencia e Ingenieros en electrónica especializados en Telecomunicaciones.

4º) Se debe continuar con el desarrollo y detención de los PODS de CME ofensivos y defensivos ya evaluado e impulsar su uso.

ESCUADRONES MOVILES

50. Dada la modalidad de estos escuadrones es conveniente que los mismos se desplacen con los medios de comunicaciones propios tanto de HF como VHF/AM y FM.

ARTILLERIA ANTIAEREA

51. Para la defensa de una Base Aérea tipo con una pista de 2.400 metros, se requiere:

1º) UNA (1) batería de piezas de 20 mm (12 piezas) y un radar ELTA.

2º) CUATRO (4) baterías de 35 mm (cada batería de DOS (2) piezas y un director de tiro).

3º) Misiles tipo RBS-70 UNO (1) por cada pieza).

4º) UN (1) lanzador tipo ROLAND.

5º) UN (1) radar táctico tipo CARRION o mejor tipo GIRATE.

6º) Visores nocturnos UNO (1) por cada posición para su defensa.

7º) Misiles de mediano alcance, tipo Sea Dart terrestre o SAM 6 UN (1) lanzador.

SISTEMA M-IIIC

52. Sobre este sistema de armas se mantienen numerosas incógnitas a saber:

1º) Estado del material.

2º) Equipamiento.

3º) Necesidades de mejoramiento del equipamiento.

4º) Equipos de apoyo.

5º) Posibilidades de armamento.

53. En tal sentido, debe estudiarse el equipamiento necesario para que ese sistema de armas sea operable con un mínimo de eficiencia.

54. Asimismo, debe considerarse que primero debe lograrse que los sistemas M-III y M-V logren su completamiento en equipamiento (SINT-etc) y en tripulaciones adiestradas para integrar un sistema de armas completo y operativo.

55. Posteriormente, con mejores elementos de juicio que deberán ser proporcionados por personal del sistema M-V deberá determinarse el equipamiento a adicionar para asimilarlos paulatinamente al Sistema M-V a medida que los sistemas de apoyo y tripulaciones permitan incrementar la dotación del sistema.

56. Mientras tanto deberán mantenerse en reserva y en proceso de estandarización con los M-V.

AREA II

57. Necesidad de adquirir nuevos sistemas de armas en aquellas áreas donde existe un vacio en las responsabilidades ejercidas.

Medios Ofensivos

58. En este aspecto se considera:

1º) Armamento

a) Stand off: antiradar, antitanque.

b) Lanzamiento: Durandal.

Cola frenada: 500/250 libras

Beluga-antipersonal, antibuque, interdicción.

c) Cohetes.

2º) Los aviones de transporte B-707 y C-130/KC-130, tienen que tener capacidad ofensiva y estar preparados para portar misi̲les aire/mar.

3º) Avión polivalente, con capacidad todo tiempo con las siguien̲tes características generales:

- Velocidad: deseable supersónica próxima a mach 2.

- Radio de acción: Cercano a los 600 MN, susceptible de ser incrementados mediante reabastecimiento en vuelo.

- Armamento: Aire-Aire y Aire-Tierra, con armamento Stand-off.

- Motores: Tipo turbofan, preferiblemente bimotor.

- Operación: Equipamiento que permita navegar y lanzar el armamento con precisión a cotas altas y bajas en forma automática.

- CME: Equipamiento de contramedidas para evitar su detección e interceptación.

4º) Un escuadrón como mínimo de helicópteros de ataque tipo Augusta 129 o MI-24

Búsqueda y Rescate

59. Para solucionar esta deficiencia se debe obtener:

1º) Un escuadrón tipo PUMA para operaciones de B y R terrestres y en el mar, para lo cual debe crearse la unidad orgánicamente.

Exploración y reconocimiento

60. Las deficiencias en este aspecto pueden reducirse mediante:

1º) Desarrollo u obtención de DRONE aéreo para el campo táctico.

2º) Equipamiento en todos los aviones de combate de una cámara fotográfica tipo P-2.

3º) Cámaras oblicuas de largo alcance.

4º) Completar un Grupo específico de E y R

5º) Equipamientos en los aviones de combate con PODS fotográficos, radar e infrarrojo, a efectos de complementar la exploración y reconocimiento.

6º) Los aviones dependientes del grupo de Exploración y Reconocimiento deberán estar equipados con capacidad de lucha antisubmarina y consecuentemente desarrollar doctrina y adiestrar al personal.

Medios defensivos

1º) Blancos aéreos para comprobar los proyectiles/misiles de defensa.

2º) Adquisición u obtención de misiles de mediano alcance.

Nuevos sistemas de armas

1º) Es importante que desde el inicio se los encare con verdadero sentido de "sistema", es decir que sea:

a) Acorde con la misión prevista.

b) Armónico con el Plan de Evolución de la FA.

c) Incorporado a la Unidad de asiento normal con posterioridad a que ésta cuente con el apoyo operativo, técnico y logístico requerido.

2º) En todos los casos de decidir la incorporación de nuevos sistemas de armas, se deberá capacitar integralmente a todo el personal afectado, ya sea operativo, de apoyo operativo, logístico o de instrucción a través de los cursos correspondientes en el país o extranjero debiendo mantenerse en forma permanente una acción de actualización.

AREA III

PRIORIDADES PARA EL COMPLETAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ARMAS

Nº	Mejoramiento y completamiento de Material	Prioridad	Observaciones
1	T-34	-	Apto para despiste - Reemplazar por turbo
2	MS-760	-	Apto para CEPAC
3	F 86-F	-	Mantener para adiestramiento
4	2 A4-C	1 A	Mejorar y trasladar a RYD en el futuro.
5	3 A4-B	1 A	Mejorar y completar (A4M/biplazas/simulador)
6	20 M-III	4 B	Mejorar con programación racional
7	29 M-III-C	7	Reserva
8	19 M-V	4 A	Continuar SINT - reabastecimiento Programar mejores
9	13 MK-62	2 B	Adaptar a misiles y fotografía oblicua
10	IA-58	-	No incrementar fabricación - adaptar misiles AA
11	12 KC-130	2 A	Mejorar CME
12	17 C-130	3 B	Completar dotación - Mejorar y armar

Nº	Mejoramiento y completamiento de Material	Prioridad	Observaciones
13	B-212	-	Mantener estado actual
14	16 CHC-47	3 A	Completar dotación
15	H-500	-	Adiestramiento
16	UH-1H	-	Mantener hasta desprogramar
17	5 B-707	1 B	Completar (Reabastecimiento - SIGINT-Armar, CME)
18	22 F-28	4 D	Mejorar aviónica - sanitario
19	21 F-27	4 C	Mejorar aviónica - PYLON
20	25 LJ-35	5 A	Completar dotación-CME
21	GII-F	-	---
22	27 GII	6	Estudiar reemplazo
23	9 AAa	1 E	Completar - Plan de completamiento
24	10 Radares móviles	1 F	Completar - Mejorar equipos de apoyo
25	11 Com OPERATIVAS	1 G	Completar y mejorar
26	24 Av polivalente (todo tiempo)	4 F	Estudiar oportunidad
27	18 Esc HH de ataque	3 C	

Nº	Mejoramiento y completamiento de Material	Prioridad	Observaciones
28	26 Gpo E y R (Capacidad Aeromarítima)	5 B	Estudiar obtención o adaptación.
29	7 Escdr HHByS	1 C	Programar obtención
30	6 Simuladores	1 B	Programar obtención
31	14 Sist móvil aerocombust	2 C	Continuar obtención
32	23 Ser BAM	4 E	Estudiar y completar
33	8 Blancos Aéreos	1 D	Obtener
34	15 Rec campo táctico	2 D	Estudiar obtención
35	1 Apoyo Terrestre	1	Según prioridad del sistema de armas
36	28 Ca Defensa	6 A	No sobredimensionar - Eliminar tropa
37	4 Guerra Electrónica	1 A Por sist de armas	PODS - CME

ANEXO ALFA: ACTA

ANEXO BRAVO: PROPUESTA AVIONES IA-58

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante FAS

PRIORIDADES PARA EL COMPLETAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ARMAS

Nº	MEJORAMIENTO Y COMPLETAMIENTO DE MATERIAL	PRIORIDAD	OBSERVACIONES
1	Apoyo Terrestre	1	Según prioridad del sistema de armas.
2	A-4C	1 A	Mejorar y trasladar a RYD en el futuro.
3	A-4B	1 A	Mejorar y completar (A4M/Biplazas/simulador).
4	Guerra Electrónica.	1 A Por Sist de Armas	PODS - CME
5	B-707	1 B	Completar (Reabastecimiento - SIGINT Armar, CME).
6	Simuladores	1 B	Programar obtención.
7	Escdr HH B y S	1 C	Programar obtención.
8	Blancos Aéreos	1 D	Obtener.
9	AAa	1 E	Completar - Plan de completamiento.
10	Radares móviles	1 F	Completar - Mejorar equipos de apoyo.
11	Com OPERATIVAS	1 G	Completar y mejorar.
12	KC - 130	2 A	Mejorar CME.
13	MK - 62	2 B	Adaptar a misiles y fotografía oblicua.
14	Sist móvil aerocombust	2 C	Continuar obtención.
15	Rec Campo Táctico	2 D	Estudiar obtención

X

Nº	MEJORAMIENTO Y COMPLETAMIENTO DE MATERIAL	PRIORIDAD	OBSERVACIONES
16	CH - 47	3 A	Completar dotación.
17	C - 130	3 B	Completar dotación Mejorar y armar.
18	Esc HH de ataque	3 C	
19	M-V	4 A	Continuar SINT - Reabastecimiento Programar mejores.
20	M - III	4 B	Mejorar con programación racional.
21	F - 27	4 C	Mejorar aviónica - PYLON.
22	F - 28	4 D	Mejorar aviónica - sanitario.
23	Ser BAM	4 E	Estudiar y completar.
24	Av polivalente (todo tiempo)	4 F	Estudiar oportunidad.
25	LJ - 35	5 A	Completar dotación CME.
26	Gpo E y R (Capacidad Aeromarítima)	5 B	Estudiar obtención o adaptación.
27	G - II	6	Estudiar reemplazo.
28	Ca Defensa	6 A	No sobredimensionar - Eliminar tropa.
29	M-III C	7	Reserva.
30	T - 34	-	Apto para despiste-Reemplazar por turbo.
31	MS - 760	-	Apto para CEPAC.
32	F - 86 F	-	Mantener para adiestramiento.
33	IA - 58	-	No incrementar fabricación-adaptar misiles A - A.
34	B - 212	-	Mantener estado actual.

/.

Nº	MEJORAMIENTO Y COMPLETAMIENTO DE MATERIAL	PRIORIDAD	OBSERVACIONES
35	H - 500	-	Adiestramiento
36	UH - 1H	-	Mantener hasta des programar.
37	G - II F	-	- - - - - - - -

C1/10D
ANEXO "ALFA"

ACTA Nº 1/82

En la ciudad de BUENOS AIRES, asiento de la Escuela Superior de Guerra Aérea a los cinco (5) días del mes de julio de 1982, se levanta la presente Acta para aprobar el Informe Final producido por el Grupo de Trabajo.

El mencionado Grupo de Trabajo se constituyó para determinar con caracter preliminar las necesidades de complemento, mejoramiento y obtención de nuevos sistemas de armas para la Fuerza Aérea, estableciendo sus prioridades, según las necesidades inmediatas y mediatas.

Previa discusión de Grupo de una agenda tentativa se aprobó la agenda de trabajo, determinando el problema las áreas de discusión y la metodología de trabajo.

Las reuniones se realizaron desde el día 25 de junio de 1982 hasta el día 05 de julio de 1982, firmando de conformidad la presente Acta los señores Oficiales intervinientes.

Brig D ERNESTO H CRESPO (EAir 875) . . . .

Brig D ROBERTO F CAMBLOR (E Air 881) . . . .

Com D NELSIS N J RODONI (E Air 1092) . . . .

Com D ENRIQUE M CARBO (E Air 1321) . . . .

Com D KNUD E ANDREASEN (E Air 1324) . . . .

Com D JOSE A JULIA (E Air 1338) . . . .

Com D ENRIQUE SAAVEDRA (E Gen 1384) . . . .

Com D JUAN M CORREA CUENCA (EAir 1340) . . . .

Com D CARLOS E CORINO (E Air 1389) . . . .

/// CONTI

Com D TOMAS A RODRIGUEZ (E Air 1394) ....

Com D RONALDO E FERRI (E Air 1403) ....

Com D JORGE F MARTINEZ (E Air 1398) ....

Com D JOSE D MARCANTONI (E Tec 1421) ....

Vcom D WILSON R PEDROZZO (E Air 1411) ....

Vcom D ANTONIO J MALDONADO ALVAREZ (E Gen 1580) ....

Vcom D ALBERTO J ZEOLI (E Air 1729) ....

Vcom D ALFREDO C AGUIRRE (E Gen 1808) ....

My D NORBERTO H BAROZZA (E Air 1843) ....

C1/10E

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ESTUDIO DE ESTADO MAYOR

Copia N° 1
BUENOS AIRES
30 Junio 1982

PARA INFORMACION: COMANDANTE FAS

PRODUCIDO POR: COMODORO D. NELSIS NATALIO RODONI

ASUNTO: Proponer modificación a la estructura orgánica de las Unidades de despliegue de la FAS.

PROBLEMA: Modificar la estructura orgánica de las BBAAMM de despliegue de la FAS para obtener una mayor eficiencia en las Operaciones Aéreas a través de una gran FLEXIBILIDAD, contemplando las características de los medios asignados, las exigencias de la situación y las particularidades de los Teatros de Operaciones.

FACTORES QUE AFECTAN AL PROBLEMA

1. Las operaciones aéreas llevadas a cabo en el TOAS han producido un esquema de funcionamiento de las BBAAMM que difiere del normalmente utilizado en la paz.

2. Sería conveniente que la organización no tuviera variaciones esenciales para pasar de una situación de adiestramiento a otra de operaciones.

3. Los procedimientos y el empleo de los medios han demostrado que las funciones operativas se desarrollan con mayor eficiencia si las tareas de Apoyo Operativo se efectúan por otros canales, quedando su relación a nivel coordinación.

4. La operación de una BAM debería poseer una flexibilidad tal que permita asimilar en su estructura uno o más sistemas de armas.

5. En el análisis realizado se han tenido en cuenta los diferentes ámbitos desde los cuales se pueden llevar a cabo las Operaciones Aéreas, siendo ellas:

1°) Desde una BAM normalmente establecida en tiempo de paz.

2°) Desde una BAM de despliegue montada en un AD público.

3°) Desde un AD donde tiene asiento normal una base de otra Fuerza.

4°) Desde cualquier AD para UNO (1) o DOS (2) empleos durante un lapso no mayor de 24:00 hs.

6. En el desarrollo de las operaciones se hicieron necesarias reuniones a nivel Jefe de Escuadrón para coordinación, debiendo en muchos casos absorber el órgano Operaciones tareas que no estaban directamente relacionadas con su función específica.

ANALISIS

7. Es necesario tener en cuenta que al órgano Operaciones sería conveniente colocarlo a un nivel superior al de Escuadrón, cuyo Jefe le siga en antigüedad al Jefe de BAM y tenga a sus órdenes un órgano de asesoramiento similar a una Plana Mayor.

8. Dicha Plana Mayor podría estar constituída por el Jefe del Puesto de Comando, los Jefes de los Escuadrones Aeromóviles, los Jefes de las Secciones de: Defensa Aérea (CIC), Comunicaciones e Inteligencia y los oficiales de Enlace de Ejército y Marina.

9. Las demás Secciones que dependen de Operaciones serían cubiertas por los Oficiales Jefes Auxiliares de dicho órgano. Los auxiliares de Operaciones deberían tener una experiencia y especialidad tal que les permita desempeñarse como Oficiales de Turno en Operaciones, con la capacidad de controlar las operaciones aéreas en ejecución.

10. Tanto las unidades que operan desde AD de otras Fuerzas, como aquéllas que operan de cualquier AD por un lapso no mayor de 24:00 hs pueden aplicar en forma total los procedimientos de los Escuadrones Aeromóviles.

11. Con respecto al Escuadrón Aeromóvil actuando fuera de una BAM, es conveniente que el Oficial de Operaciones de ese Escuadrón sea un Oficial Jefe.

12. Para el funcionamiento del Escuadrón Aeromóvil aislado es necesario que se requieran los servicios necesarios ya implementados por las otras Fuerzas o poner al Jefe de AD bajo comando operacional del Jefe de Escuadrón. Ante cualquier deficiencia se deberá requerir al Comando respectivo aquellos servicios que no exista o cuyo alcance no sea el adecuado.

13. Siendo el Jefe de Ops la instancia inmediata inferior del Jefe de BAM es la sucesión natural del mando de la misma.

14. El órgano Operaciones posee una Plana Mayor, que de hecho se presenta como imprescindible para el óptimo funcionamiento coordinado de la Unidad. Dicha Plana Mayor debería estar formada por el personal de Oficiales que integra normalmente la BAM, cuando la misma se halle constituída, más aquéllos que por su especialidad deban reforzar este esquema orgánico. En caso de implantar una BAM de despliegue debe preverse dicho personal.

15. Al disponer de una Plana Mayor el Jefe de Unidad logra eliminar tiempos muertos, dando mayor agilidad al sistema, sin recargar el trabajo de determinados sectores. Permite asimismo operar durante lapsos más prolongados.

16. Al depender en forma directa los Escdr Aéreos Móvil de Ops, le permite al Cdo asignar, desafectar o intercambiar entre sus BBAAMM los diferentes Sistemas de Armas.

17. El Escdr LOGISTICO agrupa los diferentes servicios de Apoyo Operativo, dejándole la libertad de acción al Organo Ops para conducir exclusivamente las misiones de combate. En una BAM ya constituída en tiempo de paz, el Jefe del Escdr Logístico debería ser UN (1) Oficial Jefe preferiblemente aquel que destinado en la BAM desempeñaba dicho cargo con anterioridad.

18. El Jefe del PC dependerá en forma directa del Jefe de Ops y será su sucesor directo.

19. Del Jefe de PC dependerán siempre las Secciones de: Comunicaciones (Red de Comando y Control), Icia, Situación de Personal y Material, Fotografía y Meteorología. Según los medios asignados, la situación y las características del Teatro de Operaciones pondrán depender también las secciones de: Defensa Aérea (CIC), Exploración y Reconocimiento y la de Búsqueda y Salvamento.

20. El nivel orgánico de la Secc de Defensa Aérea dependerá de la característica de los medios asignados.

21. El resto de los Serv y Secc consideradas en el Anexo ALFA realizarán sus funciones específicas, según los Manuales de Funcionamiento respectivos.

22. Cabe aclarar que la Secc de Situación de Personal y Material dentro de Ops, cumpliría la función de mantener actualizados los datos de los medios asignados, siendo responsabilidad

del Escdr Logístico (Servicio de Abastecimiento y Servicio de Personal) suministrar la información actualizada.

23. Con respecto al de Servicio Terminal de Carga, el mismo adquiere dentro de esta orgánica dicha categoría, al tener en cuenta el volúmen de carga a desplazar, los controles estrictos a realizar y las coordinaciones que permiten aprovechar integralmente las disponibilidades de bodega. Dicho servicio debe integrarse con personal especialista, más representantes del Elón Técnico de los Escdr Aéreos Móviles y de la Secc Material Aeronáutico del servicio de Abastecimiento.

PROPOSICION

24. En base a lo expresado se propone como solución, el esquema orgánico de una BAM de despliegue que se agrega como Anexo ALFA

CONCLUSION

25. La estructura orgánica propuesta asegura que la conducción y ejecución de las operaciones aéreas no se vean afectadas por tareas de carácter Logístico o Administrativo, otorgando la facilidad de operar con cualquier sistema de armas.

26. Con esta estructura podría obtenerse la flexibilidad y movilidad que caracterizan a la FA tanto en la paz como en la guerra y surgiría como consecuencia que el Manual Orgánico para las BBAAMM (Mapo 6) no sería apto para las necesidades de las Operaciones Aéreas actuales.

NELSIS NATALIO RODONI
COMODORO

ESTRUCTURA ORGANICA DE UNA BAM DE DESPLIEGUE

ANEXO ALFA

AUTORIDAD DE COMANDO : ————

" " COORDINACION : — ◄ - -

- JEFE BAM
  - AYUDANTIA
  - FINANZAS
  - MESA ENTRAD. Y SALIDAS
  - ASESORIA JURIDICA
  - JEFE OPERACIONES
    - OF. ENLACE EJ. Y ARM.
    - PLANA MAYOR
      - JEFE SECC. SITUACION PERSONAL
      - JEFE SECC. ICIA
      - JEFES: PC ESCDRS Ae. SODA. COM.
      - JEFE ESCDR LOG. Y SITUACION MAT.
    - JEFE ESCDRS AEREOS MOVIL
      - ELLAS
      - ESCALON TECNICO
    - JEFE PUESTO COMANDO
      - C I C
      - SECC. DEFENSA AEREA
        - RADAR
        - A Ae
        - MIG - MITA
        - MER OA
        - OCAA - OCAT
        - EOO
          - PO
      - SECC. EXP. y REC. B y R
      - SECC. COMUNIC. Cdo y Contr[illegible]
      - SECC ICIA
        - CIFRADO
      - SECC MET
      - SECC. FOTOGRAF
      - SECC. SITUAC[illegible] MAT. y PE[illegible]
  - JEFE ESCUADRON LOGISTICO
    - SERV. DE ABASTECIMIENTO
      - SECC. INTENDENCIA
      - SECC. MAT. AERONAUTICO
        - Polvorines
      - SECC. COMBUSTIBLE
    - SERV. DE TERMINAL AEREA
    - SERVICIOS GENERALES Y ESPECIALES
      - SECC. TRANSPORTE
      - SECC. COMUNICAC. ADMINIST.
      - SECC. CONSERVAC. INSTALAC.
      - SECC. REMOS. ESCOMBROS, REP. PISTAS
      - SECC. CONTRA INCENDIO
      - SECC. SEGURIDAD DE VUELO
    - SERVICIO DE SANIDAD
      - L E M
    - SERVICIO DE SEGURIDAD
      - SECC. SEGURIDAD
      - SECC. RETEN
    - SERVICIO DE PERSONAL
      - SECC. PERSONAL
      - SECC. RACIONAMIENTO
      - SECC. ALOJAMIENTO

NELSIS NATALIO RODONI
COMODORO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

C1/10E

ANEXO "CHARLIE"

COPIA N°
BUENOS AIRES
30 JUN 82

ESTRUCTURA ORGANICA DE UNA BAM DE DESPLIEGUE

PARA INFORMACION: COMANDANTE FAS

PRODUCIDO POR: EQUIPO DE TRABAJO.

ASUNTO: PROPONER MODIFICACION A LA ESTRUCTURA ORGANICA DE LAS UNIDADES DE DESPLIEGUE DE LA FAS

PROBLEMA: Modificar las estructura orgánica de las BBAAMM de despliegue de la FAS para obtener una mayor eficiencia en las Operaciones Aéreas a través de una gran FLEXIBILIDAD, contemplando las características de los medios asignados, las exigencias de la situación y las particularidades de los Teatros de Operaciones.

FACTORES QUE AFECTAN AL PROBLEMA

1. Las Operaciones Aéreas llevadas a cabo en el TOAS han producido un esquema de funcionamiento de las BBAAMM que difiere del normalmente utilizado en la paz.

2. Sería conveniente que la organización no tuviera variaciones esenciales para pasar de una situación de adiestramiento a otra de operaciones.

3. Los procedimientos y el empleo de los medios han demostrado que las funciones operativas se desarrollan con mayor eficiencia si las tareas de Apoyo Operativo se efectúan por otros canales, quedando su relación a nivel coordinación.

4. La operación de una BAM debería poseer una flexibilidad tal que permita asimilar en su estructura uno o más sistemas de armas.

5. En el análisis realizado se han tenido en cuenta los diferentes ámbitos desde los cuales se pueden llevar a cabo las Operaciones Aéreas, siendo ellas:

1°) Desde una BAM normalmente establecida en tiempo de paz.

2°) Desde una BAM de despliegue montada en un AD público.

3°) Desde un AD donde tiene asiento normal una base de otra Fuerza.

4°) Desde cualquier AD para UNO (1) o DOS (2) empleados durante un lapso no mayor de 24:00 Hs.

6. En el desarrollo de las operaciones se hicieron necesarias reuniones a nivel Jefe de Escuadrón para coordinación, debiendo en muchos casos absorber el órgano Operaciones tareas que no estaban directamente relacionadas con su función específica.



ANALISIS

7. Es necesario tener en cuenta que al órgano Operaciones sería conveniente colocarlo a un nivel superior al de Escuadrón, cuyo Jefe le siga en antigüedad al Jefe de BAM y tenga a sus órdenes un órgano de asesoramiento similar a una Plana Mayor.

8. Dicha Plana Mayor podría estar constituida por el Jefe del Puesto de Comando, los Jefes de los Escuadrones Aeromóviles, los Jefes de las Secciones de Defensa Aérea (CIC), Comunicaciones o Inteligencia y los Oficiales de Enlace de Ejército y Marina.

9. Las demás Secciones que dependen de Operaciones serían cubiertas por los Oficiales Jefes Auxiliares de dicho órgano. Los auxiliares de Operaciones deberían tener una experiencia y especialidad tal que les permita desempeñarse como Oficiales de Turno en Operaciones, con la capacidad de controlar las operaciones aéreas en ejecución.

10. Tanto las unidades que operan desde AD de otras Fuerzas, como aquéllas que operan de cualquier AD por un lapso no mayor de 24:00 Hs, pueden aplicar en forma total los procedimientos de los Escuadrones Aeromóviles.

11. Con respecto al Escuadrón Aeromóvil actuando fuera de una BAM, es conveniente que el Oficial de Operaciones de ese Escuadrón sea un Oficial Jefe.

12. Para el funcionamiento del Escuadrón Aeromóvil aislado es necesario que se requieran los servicios necesarios ya implementados por las otras Fuerzas o poner al Jefe de AD bajo Comando Operacional del Jefe de Escuadrón. Ante cualquier deficiencia se deberá requerir al Comando respectivo aquellos servicios que no existan o cuyo alcance no sea el adecuado.

13. Siendo el Jefe de Operaciones la instancia inmediata inferior del Jefe de BAM, es la sucesión natural del mando de la misma.

14. El órgano Operaciones posee una Plana Mayor, que de hecho se presenta como imprescindible para el óptimo funcionamiento coordinado de la Unidad. Dicha Plana Mayor debería estar formada por el personal de Oficiales que integra normalmente la BAM, cuando la misma se halle constituida, más aquéllos que por su especialidad deban reforzar este esquema orgánico. En caso de implantar una BAM de despliegue debe preverse dicho personal.

15. Al disponer de una Plana Mayor el Jefe de Unidad logra eliminar tiempos muertos, dando mayor agilidad al sistema, sin recargar el trabajo de determinados sectores. Permite asimismo operar durante lapsos más prolongados.

16. Al depender en forma directa los Escuadrones Aéreos Móviles de Operaciones, le permite al Comando asignar, desafectar o intercambiar entre sus BBAAMM los diferentes Sistemas de Armas.

17. El escuadrón LOGISTICO agrupa los diferentes servicios de Apoyo Operativo, dejándole la libertad de acción al Organo Operaciones para conducir exclusivamente las misiones de combate. En una BAM ya constituida en tiempo de paz, el Jefe del Escuadrón Logístico debería ser UN (1) Oficial Jefe, preferiblemente aquél que, destinado en la BAM, desempeñaba dicho cargo con anterioridad.

18. El Jefe del PC dependerá en forma directa del Jefe de Operaciones y será sucesor directo.

19. Del Jefe de PC dependerán siempre las Secciones de Comunicaciones (Red de Comando y Control), Icia, Situación de Personal y Material, Fotografía y Meteorología. Según los medios asignados, la situación y las características del Teatro de Operaciones pondrán depender también las secciones de: Defensa Aérea (CIC), Exploración y Reconocimiento y la Búsqueda y Salvamento.

20. El nivel orgánico de la Sección de Defensa Aérea dependerá de la característica de los medios asignados.

21. El resto de los Servicios y Secciones consideradas en el Apéndice 1, realizarán sus funciones específicas, según los manuales de funcionamiento respectivos.

22. Cabe aclarar que la Sección de Situación de Personal y Material dentro de Operaciones, cumpliría la función de mantener actualizados los datos de los medios asignados, siendo responsabilidad del Escuadrón Logístico (Servicios de Abastecimiento y Servicio de Personal) suministrar la información actualizada.

23. Con respecto al Servicio Terminal de Carga, el mismo adquiere dentro de esta orgánica dicha categoría, al tener en cuenta el volumen de carga a desplazar, los controles estrictos a realizar y las coordinaciones que permiten aprovechar integralmente las disponibilidades de bodega. Dicho servicio debe integrarse con personal especialista, más representantes del Elón Técnico de los Escuadrones Aéreos Móviles y de la Sección Material Aeronáutico del servicio de Abastecimiento.

PROPOSICION

24. En base a lo expresado se propone como solución, el esquema orgánico de una BAM de despliegue que se agrega como Apéndice 1 (ORGANIGRAMA DE UNA BAM DE DESPLIEGUE).

CONCLUSION

25. La estructura orgánica propuesta asegura que la conducción y ejecución de las operaciones aéreas no se vean afectadas por tareas de carácter Logístico o Administrativo, otorgando la facilidad de operar con cualquier sistema de armas.

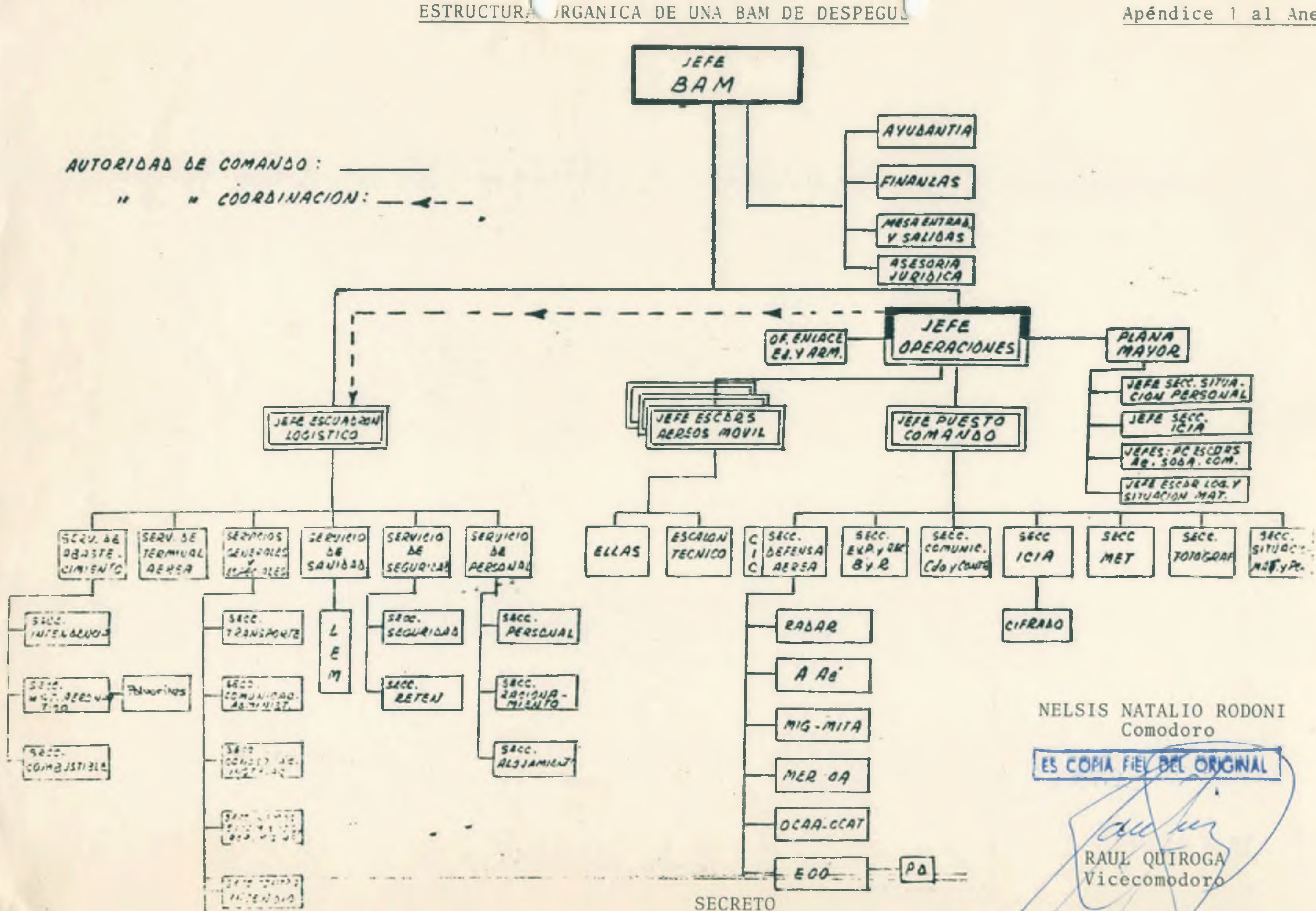
26. Con esta estructura podría obtenerse la flexibilidad y movilidad que caracterizan a la FA tanto en la paz como en la guerra y surgiría como consecuencia que el Manual Orgánico para las BBAAMM (Mapo 6) no sería apto para las necesidades de las Operaciones Aéreas actuales.

NELSIS NATALIO RODONI
Comodoro

Vicecomodoro RAUL QUIROGA
Jefe Operaciones BAM SJU

ESTRUCTURA ORGANICA DE UNA BAM DE DESPEGUE

Apéndice 1 al Anexo Charlie



C1/10F

SECRETO



FUERZA AEREA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL

BUENOS AIRES, de Mayo de 1983.

SEÑOR PRESIDENTE:

Tengo el honor de dirigirme a esa distinguida Comisión a efectos de elevarle adjunto el informe completo del Comando de la Fuerza Aérea Sur, conforme a lo solicitado por nota N° 65/83 "S" - CAERCAS de fecha 16 May 83.

El mencionado documento es el único ejemplar existente por lo que solicito que sea devuelto a esta Fuerza una vez finalizada su utilización.

Hago propicia la oportunidad para saludar a los integrantes de esa Comisión con mi más respetuosa consideración.

FUERZA AEREA ARGENTINA - COMANDO EN JEFE - ESTADO MAYOR GENERAL

Brigadier Mayor JOSE MARIA INSUA
Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea

A LA COMISION DE EVALUACION CONFLICTO ATLANTICO SUR
S. / D.

I N D I C E

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DPTO PERSONAL
JUN 82

"INFORME FINAL"
DEL DTO PERSONAL

Introducción

1. El presente informe contiene conclusiones relacionadas con las operaciones llevadas a cabo por la FAS y las alternativas ocurridas en el Dto Personal.

2. A los efectos de una mayor precisión en el presente informe, me ajustaré al ordenamiento adoptado en el Anexo BRAVO al Plan Esquemático de las FAS 1/82.

Mantenimiento de los Efectivos

3. Cuadro de dotación y efectivos:

1º) Se mantuvieron los efectivos previstos en el Planeamiento. Se formó un solo Departamento Personal, unificando la FAS y el CODASUR.

4. Registro e informes:

1º) El parte diario de novedades se cumplió sin problemas por todas las Unidades desplegadas en el Continente. Con relación a MALVINAS, al existir las Bases de PUERTO ARGENTINO y DARWING, se presentaron problemas de comunicación. Sin embargo, la situación fue salvada mediante la actualización y envío por avión del listado de los efectivos.

A los efectos de evitar omisiones, se instaló en la IX Brigada Aérea una oficina Personal dependiente del A-1 de la FAS, con la tarea de efectuar un relevamiento de TODO el personal que viajara a la Isla, como así también el que regresaba. Esta medida, permitió mantener totalmente actualizados los efectivos de MALVINAS.

2º) En los casos de las bajas, la novedad del no regreso a la Unidad de un avión, era prácticamente conocida de inmediato vía teléfono punto a punto por el A-3 que ponía en conocimiento de esta situación, como así también del nombre de los tripulantes al A-1, para la confección del Informe Preliminar. Este informe se cursaba al instante por teléfono punto a punto al A-1 del CAE. Posteriormente, se ratificaba mediante la confección de la Planilla correspondiente y se enviaba al CAE por medio del correo Aéreo.

3º) Es oportuno destacar, la necesidad y conveniencia de prever ya, en el planeamiento, las rotaciones del personal, tanto en tripulaciones como personal de apoyo a las operaciones y tropa. Esta medida responde a una necesidad social del personal, cual es evitar el aislamiento por tiempo prolongado de su habitat natural, tanto de su Unidad de origen, como fundamentalmente de su familia.

Administración de Personal

5. Procedimientos:

1º) Los porcentajes estimados para los cálculos de bajas no han sido aún evaluados. Posteriormente se informará sobre este aspecto en coordinación con el A-3.

2º) En materia de licencias, se mantuvieron las previsiones del Anexo BRAVO - Personal.

6. Prisioneros de guerra:

1º) Con el personal enemigo se procedió conforme a lo previsto, salvo en lo relacionado a la coordinación a realizar con Ejército, que no se llevó a cabo.

En este caso particular, los prisioneros de guerra tomados por la Fuerza, quedaron bajo control de la misma. No existe experiencia en este sentido para una opinión adversa a lo que tradicionalmente se ha mantenido, esto es, que luego de los interrogatorios de rigor, los prisioneros pasan bajo control del Ejército. Sin embargo, se considera prudente que los mismos quedan bajo control de la Fuerza.

7. Personal recuperado:

1º) Se actuó, como estaba previsto, además, una vez finalizado el trámite de recepción, se procedió a su evacuación a retaguardia.

8. Personal Civil:

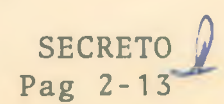
1º) Se cumplimentaron las normas previstas en la planificación.

Mantenimiento de la salud

9. Se constató un excelente estado Sanitario en la totalidad del personal. Los antecedentes en Anexo ALFA. La organización respondió a las previsiones establecidas en el Plan correspondiente.

Hospital reubicable

10. La existencia de este moderno Hospital, no ha justificado en esta emergencia totalmente su empleo. Por otra parte, hace necesario determinar en principio, su ubicación dentro del esquema orgánico de la FAS y en consecuencia, asignarle tareas definidas. Por el hecho de estar a su frente el Director General de Sanidad, este Hospital que doctrinariamente debe depender del A-1 - Personal, no cumplió bajo esta circunstancia un rol definido, e impidió en algunos casos, la toma de decisiones del A-1 en temas de su estricta competencia y responsabilidad.



Mantenimiento de la moral

11. La designación del A-1 en las Unidades desplegadas debe constituir una tarea prudente y cuidadosa por parte del Jefe de Unidad. Debe recaer en un Oficial Jefe, del Escalafón del Aire en lo posible, que reuna una serie de cualidades para este cargo. Este aspecto es de fundamental importancia ya que en función de sus inquietudes y preocupaciones por el bienestar del personal, mantendrá una adecuada moral. No se ha dado la circunstancia salvo, en 1 ó 2 Unidades, de efectuar requerimientos al A-1 de la FAS, en cuanto a mejorar el aspecto bienestar del personal. No obstante se programaron y exhibieron películas en algunas Unidades y se proveyó de juegos de mesa, cartas, guitarras y un TV color, entre otras cosas, para este fín.

12. Servicio Religioso:

1º) Se realizó conforme a lo previsto, en lo referente al Credo Católico. Con relación a otros credos, se coordinó visitas a las Unidades de Rabinos judíos.

13. Servicio Postal:

1º) Se cumplió utilizando los servicios normales de ENCOTEL y además, el funcionamiento dependiente de la FAS de un avión correo, entre las Unidades desplegadas con su lugar de origen. Con ambos recursos se tramitó sin problemas la totalidad de la correspondencia.

2º) Con relación al aspecto particular del TO, la FAS debió tramitar la totalidad de la correspondencia de MALVINAS tanto de la Fuerza como de Ejército y parte de la Armada. A tal efecto, se constituyó como Mesa de Entradas y Salidas, la oficina propia de la IX Brigada Aérea, con sus medios y personal. Esto no sólo fue insuficiente, sino que cuando se suspendieron los vuelos comerciales en el TO, la cantidad de correspondencia y encomiendas a tramitar, se quintuplicó.

Se dio el caso de tener en un momento 34 toneladas de correspondencia y encomiendas.

3º) Esta situación trajo como consecuencia la imposibilidad de efectuar una censura adecuada, en particular a la correspondencia proveniente de MALVINAS, centrándose sí, el esfuerzo en la correspondencia de los "Kelpers", a la cual se le efectuó censura en un cien por ciento.

4º) Es necesario tener presente que la Unidad desplegada, carece prácticamente de recursos y seguridad para efectuar una censura adecuada.

Por lo tanto, al poner en funcionamiento el avión correo se confeccionó una Directiva en la cual se responsabilizó a las Unidades de origen de realizar la censura correspondiente, previo a la tramitación normal por ENCOTEL.

14. Registros necrológicos:

1º) Se impuso como criterio en MLV, el entierro "in situ" del personal fallecido. En el continente se procedió como en tiempo de paz.

Sin embargo, en COMODORO RIVADAVIA, se coordinó con la Municipalidad y se reservó una zona exclusiva para Fuerza Aérea, a ser utilizada como cementerio.

2º) Con relación a los certificados de defunción, es menester destacar que, el necesario requisito legal de tiempo de paz para normalizar la situación del personal declarado "fallecido en combate", mediante este documento en el caso particular del TO MALVINAS, no se ha podido concretar en varios casos y es dudoso pueda realizarse. Se considera oportuno entonces, gestionar la sanción de una dispensa judicial que exima de este documento y con los condicionamientos de rigor, lo remita al testimonio del A-1 ya consolidado en la planilla "Informe Preliminar de Bajas de Personal", para justificar jurídicamente las distintas situaciones que han quedado pendientes y cuya solución por la vía normal, se presenta como imposible.

Este aspecto se considera de fundamental importancia, por las consecuencias que trae para la familia del fallecido y por cuya situación la Fuerza, debe en el menor plazo posible, evitar servidumbres que puedan lesionar su situación social.

Se considera así además, por el efecto que puede tener en el resto del personal, en particular en el mantenimiento de la moral.

3º) No se dio la circunstancia de realizar coordinaciones con Ejército en este sentido. Se considera además, que la Fuerza debe administrar este aspecto en forma totalmente independiente.

Disciplina, Ley y Orden

15. Estado disciplinario:

1º) Las situaciones de falta de disciplina fueron sancionadas con rigor, lo que evidentemente trajo una repercusión favorable en el resto del personal.

2º) Debe acotarse como "excelente" el estado disciplinario en general y además, una generosa entrega al Servicio por parte del personal.

3º) No se dieron casos de formación de Consejos de Guerra.

Consideraciones Generales

16. Formación de los Comandos Operativos:

1º) La designación con antelación, del personal componente de los Comandos Operativos es correcta pero debe ser efectuada de acuerdo con la idoneidad del mismo para la tarea a cumplir. Debe mantener por lo menos una estabilidad de 2 ó 3 años y participar en su totalidad en los diferentes ejer

cicios que efectúe la Fuerza.

2º) Es probable que sea menester una revisión de la misión de la Fuerza, habida cuenta de las realidades operativas que se vivieron. Debería entonces, como reza la doctrina, adaptar la Orgánica a la Misión.

Esta Orgánica debería, en lo posible, ser simple y en consecuencia disminuir la cantidad de Comandos. Es necesario entonces redimensionar la Fuerza y consolidar, previa una correcta evaluación de la hipótesis de conflicto, las Unidades de despliegue y dotarlas progresivamente de los medios necesarios para su funcionamiento, sin mayores servidumbres, y que operen desde la paz en el TO y con una orgánica que no evidencie necesidades de modificaciones.

3º) Esta Orgánica de guerra, deberá ser práctica y eficaz, eliminando escalones intermedios que no tienen relación con las operaciones.

4º) Se ha evidenciado la necesidad de contar con Depósitos Intermedios o Regionales, en particular de Intendencia para equipamiento del Personal, con la cantidad y calidad de elementos que requiere el TO.

5º) El equipamiento de estos Depósitos deberá ser generoso en cantidad y calidad, debiendo contar con todos los elementos de posible uso por el personal, toda vez que el TO no ofrece "per se" posibilidades de abastecimiento.

Cumplirían además, la tarea de proveer del equipo necesario o faltante al personal que se presente al TO careciendo de algún elemento.

Esta situación se hizo común en gran parte del personal desplegado no perteneciente a las Unidades de la Fuerza, pero sí a otros Comandos, en donde, el equipamiento de Campaña, sólo existe para cubrir guardias.

17. Personal:

1º) Del análisis de las operaciones surge como necesario crear una concientización en el personal de la Fuerza, en particular en especialidades de apoyo y hacer docencia permanente de lo que supone la vida en campaña, en particular en el Sur.

2º) Es oportuno además, una adecuada difusión y adoctrinamiento en el sentido de que TODA persona que entre o salga del TO, debe pasar siempre por el Departamento Personal, cualquiera fuera su condición (militar o civil).

La Jefatura I - Personal, como así también todo Organo Personal de las distintas Unidades de la Fuerza, al desplegar deben remitir un listado completo (DP-U), al Departamento Personal del TO, incluyendo el grupo sanguíneo y la mayor cantidad de datos posibles (especialidad Nº de DIBA - Escalafón, etc).

3º) El A-1 del TO, debe desplegar con la totalidad del personal mínimo imprescindible para realizar las distintas tareas que prevé el planeamiento. Debe incluso, preverse el lugar, oficina y moblaje necesario para operar con aptitud en las primeras 24:00 horas, para tener así un control exacto de los efectivos que despliegan.

4º) Es conveniente que el A-1 del TO, tenga bajo su responsabilidad la confección de las chapas identificatorias, de tal suerte que pueda llevarse un efectivo control del personal que la posee. En función de ello, debe preverse que la máquina y las chapas, como así también la cadena para colgar, deben ser provistas al A-1 antes del despliegue. En este sentido, se considera prudente adoptar la chapa identificatoria en uso actualmente en la NATO.

5º) En la tramitación de los mensajes, debe tenerse como norma en la contestación del mismo, hacer referencia al mensaje de origen, con número y grupo horario, de tal suerte que la identificación del requerimiento sea más simple y rápido.

6º) Es necesario disponer de la suficiente cantidad de personal en los distintos sistemas de armas, que permita efectuar reemplazos parciales en calidad y cantidad sin que afecten a las operaciones.

Formación

18. Puede concluirse sin lugar a duda que el éxito obtenido operativamente por la Fuerza, tanto en las operaciones aéreas, como en la actividad del personal desplegado en MALVINAS, se fundamenta en la sólida formación del mismo.

19. La filosofía católica y nacional, rectora en los programas de enseñanza en los Institutos de Formación de la Fuerza, es de vital importancia. Este aspecto no sólo debe mantenerse, sino ser profundizado y mejorado en lo que sea posible y debe darse, tanto para el Personal Militar Superior, como Subalterno.

20. Otro aspecto trascendente a destacar es el hecho de lo que puede llamarse, la "excelencia en el conocimiento", es decir, la capacidad del personal especialista en los distintos componentes de los sistemas de armas (por ejemplo: Artillería antiaérea, radares, armamentos de aviones, municiones y bombas, etc), de ser "autosuficiente" y resolver "per se" problemas propios de su especialidad en situaciones críticas. La conclusión inmediata apunta a:

1º) Perfeccionar y profundizar el alcance y conocimiento de los niveles de "Aplicación" en los diferentes Programas de Estudios en los Institutos de Formación del Personal Subalterno.

2º) Establecer los tiempos de permanencia en los Institutos de Formación, en forma suficiente de tal suerte que al egresar el personal "domine" su especialidad.

3º) Dotar a estos Institutos de los "ultimos" elementos componentes de Sistema de Armas de dotación en la Fuerza para optimizar la enseñanza y el nivel de conocimientos del personal.

4º) Prever la impartición de conocimientos de Combate en los Programas de TODAS las especialidades, de tal forma de "mentalizar" al personal, de lo que supone una trinchera, un pozo de zorro, una posición de cambio, etc.

5º) Es oportuno destacar la necesidad de estudiar la revitalización de algunas especialidades del Ex-CIPRA, tales como cocinero, contra-incendio, etc, ya que se constataron algunas dificultades para contar con los efectivos imprescindibles para cubrir los puestos en las distintas Unidades desplegadas. En este sentido, es prudente formar cocineros con una buena gama de recursos en la comida ya que, según se ha constatado, por manifestaciones del personal destacado en DARWING, lo mejor para la tropa, es una comida buena y variada.

6º) La administración del Personal Convocado aparece a "prima facie" como una anarquía, ya que el A-1 de la FAS no tuvo un efectivo control de este personal destacado en el TO y menos aún las razones de convocatoria y el destino de cada uno. Se exceptúa el personal que fue convocado a través del A-1 de la FAS y a requerimiento de los Jefes de Unidades desplegadas.

7º) Se observó que algunos ámbitos de la Fuerza, sin la coordinación necesaria con el CAE y el A-1 de la FAS, pusieron en práctica un programa de relevos de su personal en forma independiente, por lo que fue prácticamente imposible tener actualizadas las listas nominales del mismo.

8º) Se constató que personal de mayordomía (cocineros, peluqueros, etc) que oportunamente desplegó, debieron ser replegados por tener mucha edad, algunos enfermos y otros con servidumbres familiares insalvables. Eso complicó la situación. Por lo tanto es menester, previo al despliegue, verificar todos estos aspectos y evitar situaciones críticas en este sentido.

21. Donaciones:

1º) Los elementos que la población dona para las Fuerzas en Operaciones, no tiene destino fijo. Simplemente se dona genéricamente "al Ejército". Estas donaciones ha podido comprobarse son cuantiosas y variadas y, en determinados momentos, significan un valioso aporte, en particular los elementos de abrigo, cigarrillos y chocolate. Ocurre además que el TO no ofrece mayores posibilidades de abastecimiento, toda vez que las provisiones vienen todas del norte, por lo que hubo casos de dificultad en la plaza para adquirir determinados artículos.

Como Ejército tiene el control territorial, lisa y llanamente y sin espíritu de equidad, "arrasa" con todas estas donaciones para su propio provecho y uso.

Al ser el órgano centralizador en COMODORO RIVADAVIA el Centro de Comercio, se llegó a un acuerdo para que parte de esas donaciones y conforme a un listado fueran destinados a la FAS. De esa manera se pudo abastecer a algunas Unidades de cigarrillos, chocolates y elementos de higiene.

Sanidad

22. Personal:

1º) Sanidad de Guerra, debe contar en el despliegue, con el siguiente personal especialista:

a) Traumatólogos.

b) Cirujanos.

c) Terapistas intensivo.

d) Anestesista.

e) Clínicos.

2º) El Personal del Cuerpo de Comando y de Tropa debe tener conocimientos de "primeros auxilios", cuya única finalidad es salvar la vida del herido, hasta que se haga cargo el médico. Este adiestramiento debe ser impartido en la Unidad de origen, siendo, por supuesto responsabilidad del Escuadrón Sanidad.

3º) Se constató la necesidad de que TODO el personal de Sanidad sepa manejar vehículos.

4º) Es necesario prever que la tropa se bañe por lo menos 2 veces por semana. A tal efecto, debe contarse con baños de campaña con ducha de agua caliente.

5º) Es conveniente que durante el baño de la tropa, el médico esté presente a los efectos de poder detectar enfermedades que por si mismo el soldado no puede identificar (hongos, sarna, principios de congelamiento, etc).

23. Material:

1º) La Fuerza afrontó la responsabilidad de la Sanidad de su propia tropa, además de satisfacer el 75% de las necesidades de Ejército y Marina, en lo que ha material y atención médica se refiere.

2º) Las ambulancias deben pintarse de color blanco, con cruces rojas bien grandes, de manera tal que puedan ser identificadas sin dificultades, como vehículos sanitarios. Así "recomendó el personal de la Cruz Roja Internacional".

3º) Se considera necesario destinar un Helicóptero para uso Sanitario, pintado igual que la ambulancia.

4º) La provisión de material sanitario fue adecuado.

24. Puestos de Socorro y Refugios:

1º) Se comprobó la necesidad de que el personal de Sanidad, sea instruido en la construcción de puestos de refugios, armados de carpa, etc, debiéndose disponer de los elementos y materiales necesarios (vigas, bolsas de arenas, etc).

2º) Es importante contar con comunicaciones, entre ambulancia y Puesto de Socorro.

3º) La totalidad del personal debe conocer lo que es un Puesto de Socorro, sus tareas y obligaciones.

BASE AEREA MILITAR CONDOR - PARTICULARIDADES

25. Alimentación:

1º) Se concluye en general que la alimentación fue buena. Se constató la falta de personal auxiliar de cocina y la capacidad y recursos del cocinero para una comida variada durante la semana.

2º) Se considera prudente el estudio de un cambio en nuestras costumbres respecto de la comida, proponiéndose un desayuno fuerte a la mañana, una dieta liviana a mediodía en el lugar de combate y asegurar a la noche con una buena cena. De esa manera es posible una actividad sostenida y sin solución de continuidad durante prácticamente todo el día. Por el contrario, de acuerdo con nuestros usos y costumbres en el almuerzo, hay pérdida de tiempo, interrupción de las actividades con las servidumbres de lavado de vajilla, tachos de comida, etc, creando una serie de problemas que penalizan la eficacia de las operaciones.

También se considera oportuno el estudio del reemplazo del pan, tradicional en nuestra dieta habitual, por un tipo de galleta más nutritiva y de menor volumen que pueda enviarse desde retaguardia.

3º) La falta prolongada de verduras frescas y frutas hacen necesario prever algún tipo de vitamina a proveer al personal para evitar enfermedades clásicas, como por ejemplo el escorbuto.

4º) Debe contarse con equipos purificadores de agua, que deben desplegar con la Unidad.

5º) En lo posible, debe tratarse que la mayoría de los alimentos sean enlatados. Es conveniente interesar a la actividad privada para la investigación y fabricación de una industria de raciones para la guerra, de acuerdo a nuestros gustos y tradiciones, de alto poder nutritivo y fácil transporte.

6º) Se ha comprobado que las ollas redondas ocupan mucho espacio por lo que es conveniente el estudio de ollas rectangulares o cuadradas. Estos elementos deben estandarizarse.

7º) La clásica bolsa de rancho ya no tiene vigencia. Se estima conveniente estudiar la posibilidad de realizar cambios sustanciales. Se propone tomar como modelo lo que actualmente tiene en uso nuestro Ejército o en todo caso, lo que se usa a nivel internacional (caso NATO). El jarro, por ejemplo, es fuerte, pero incómodo y poco práctico.

8º) El personal de tropa de la EAM fue sin plato en su bolsa de rancho, en razón de que en el comedor usan bandejas (tipo americano). Es conveniente estandarizar nuestros equipos de campaña y que todas las Unidades tengan el mismo.

9º) Se comprobó la falta de UN (1) Oficial y UN (1) Suboficial aptos para administrar el Depósito de Víveres, que en esta experiencia cobró una importancia capital, como así también, tampoco pudo contarse con un lugar adecuado para este fin.

10º) Es conveniente que la higiene del personal sea rigurosa y continua. Deben preverse las comodidades para el baño y el lavado de ropa.

26. <u>Equipo Personal</u>:

1º) El TO MALVINAS demostró que el equipo personal de dotación "corderito" si bien, abrigado, no fue el más adecuado. Su tela exterior debe ser impermeable, ya que con clima húmedo, lluvias continuas, el equipo mojado prácticamente no se seca. Es oportuno un estudio serio en este aspecto y determinar un equipo apto, conforme al TO. Es posible que un equipo liviano de prendas superpuestas rinda mejores resultados.

2º) Los borceguíes también demostraron su falencia. Se considera oportuno un calzado que evite la humedad y mantenga el calor. Además, la zona del acordonado debería llevar una solapa de cuero protectora para evitar su rotura con el natural trajinar.

3º) Es adecuado proveer al personal una especie de "pantufla" liviana, ágil y que cubra totalmente el pie, que se usa para dormir permitiendo quitarse el calzado y las medias.

4º) Las medias gruesas no son recomendables. Se aconseja una media fina en contacto con el pie y encima de ésta, una de lana o algodón.

5º) El uso de guantes que abriguen, es fundamental. Actualmente los provistos se rompen con facilidad.

6º) Se comprobó que el enemigo usó mitones, con el dedo índice

para poder disparar el armamento.

7º) Se recomienda el uso de bufandas, que dan excelente protección al cuello y la garganta.

8º) Debe estudiarse la posibilidad de un "arnés" o "chaleco" para llevar munición, granadas, bengalas, etc, y evitar colgar todo en el cinturón.

CONCLUSIONES PERSONAL

27. De todo lo expuesto surge:

1º) El planeamiento debe incluir previsiones sobre rotaciones del personal.

2º) Los prisioneros de guerra deben ser administrados por la Fuerza sin participación de Ejército.

3º) Deben definirse las responsabilidades, ubicación y dependencia del Hospital Reubicable.

4º) Es importante la función del sacerdote de credo católico y/o de otros.

5º) Debe redimensionarse el Servicio de Correos y asegurar, mediante el personal y medios, una efectiva censura.

6º) Es mandatoria una revisión de la Misión de la Fuerza y en consecuencia modificar la actual orgánica de paz a una orgánica de guerra, simple y eficaz.

7º) La importancia de Consolidar y adecuar las instalaciones de las Unidades de despliegue.

8º) La necesidad de Creación de Depósitos intermedios, en particular de Intendencia.

9º) La importancia del Adoctrinamiento de la Fuerza sobre las funciones del Dpto Personal en el TO.

10º) La conveniencia de la modificación de la chapa identificatoria y que ésta sea provista al personal "a su ingreso al TO" por el A-1 - Personal. Se aconseja la actualmente en uso en la NATO.

11º) La necesidad de disponer suficiente cantidad de efectivos, en calidad y cantidad, para efectuar reemplazos parciales sin afectar las operaciones.

12º) La utilidad de perfeccionar y profundizar "la filosofía" nacional y católica en los Institutos de Formación de la Fuerza.

13º) La urgencia de optimizar y actualizar los Programas de Enseñanza para alcanzar un adecuado dominio en las distintas especialidades en los centros formativos del Personal Subalterno, en particular a nivel "Aplicación".

14º) La oportunidad de revitalizar especialidades de apoyo logístico (cocineros, contra-incendio, etc) del personal subalterno.

15º) La importancia de dotar a los Institutos Formativos del material didáctico necesario, de los sistemas de armas en uso en la Fuerza.

16º) La necesidad de "Unidad de mando" en algunos niveles de la Fuerza (problemas personal convocado - relevos parciales, etc).

17º) La conveniencia de asegurarse que el personal que despliega esté psicofísicamente APTO.

18º) La importancia de mejorar la comida en las Unidades. Para ello destacar buenos cocineros, con recursos para variedad y calidad.

19º) La conveniencia de estudiar modificaciones en:

a) Nuestros hábitos en las comidas.

b) Suprimir el pan por otro equivalente.

c) Tipo de vajilla y elementos de cocina.

d) Bolsa de rancho.

e) Promover una industria de raciones de combate.

f) Equipo personal en forma integral.

20º) La conveniencia de contar en las Unidades con equipos purificadores de agua.

21º) La necesidad de adiestrar en Primeros Auxilios a la totalidad del Personal de la Fuerza.

22º) La Conveniencia de que el Personal de Sanidad sepa manejar vehículos.

23º) La posibilidad de contar con un Helicóptero Sanitario.

24º) Es importante pintar las ambulancias de blanco con la Cruz Roja.

25º) La utilidad de instruir al Personal de Sanidad en la construcción de Puestos de Socorro y refugios.

26º) La conveniencia de establecer comunicaciones entre la ambulancia y el Puesto de Socorro.

27º) La necesidad de adiestramiento del Personal de la Fuerza de lo que es un Puesto de Socorro.

Comodoro MANUEL R RIVERO
A-1 - FAS

ANEXOS:

ALFA - Informe de Sanidad

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO ALFA
COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DTO PERSONAL
JUN 82

INFORME DE SANIDAD

Fase Despliegue

1. Desplegaron los organismos Sanidad de las siguientes Bases previstas en el Plan:

1º) RIO GALLEGOS.

2º) SANTA CRUZ.

3º) SAN JULIAN.

4º) COMODORO RIVADAVIA.

5º) TRELEW.

2. Se implementaron asimismo las Bases:

1º) RIO GRANDE.

2º) MALVINAS.

3. Se instaló el Hospital Reubicable en COMODORO RIVADAVIA.

4. El despliegue se efectuó, en lo que hace a material de acuerdo con lo planificado; en personal, la excepción la constituyó el hecho de no haber convocado el previsto, siendo reemplazado por personal en actividad.

5. En la Base RIO GRANDE no se implementó un organismo de Sanidad, dado que allí existe un Hospital de Marina, en consecuencia sólo desplegó un Médico Asesor de Grupo Aéreo.

6. El organismo de Sanidad de MALVINAS se implementó con personal y material designado y/o provisto al efecto por la Dirección General de Sanidad, estando formado de la siguiente manera:

1º) Uno (1) Hospital Militar Conjunto.

2º) Uno (1) Puesto de Socorro en Aeródromo de PUERTO ARGENTINO.

3º) Uno (1) Puesto de Socorro en DARWIN.

Hospital Militar Conjunto

7. Personal:

1º) Diez (10) Oficiales Escalafón Medicina.

2º) Uno (1) Oficial Escalafón Odontología.

3º) Uno (1) Oficial Escalafón Bioquímico.

4º) Siete (7) Suboficiales Enfermeros.

5º) Ocho (8) Soldados Camilleros.

8. Material:

1º) Dos (2) EMH 70.

2º) Una (1) Sala de Cirugía Completa.

3º) Un (1) Equipo de Rayos Portátil.

4º) Dos (2) Ambulancias de cuatro camillas.

5º) Material de Odontología y Cirugía Máxilo-Facial.

6º) Material de Laboratorio Completo.

7º) Material de Consumo en cantidad suficiente para tratar tres mil (3.000) pacientes.

8º) Doscientas (200) mantas para los heridos.

9º) Trescientas (300) camillas JUSINFA.

10º) Doscientas cincuenta (250) bolsas para cadáveres.

Puesto de socorro Base Aérea Militar PUERTO ARGENTINO

9. Personal:

1º) Un (1) Oficial Escalafón Medicina.

2º) Dos (2) Suboficiales Enfermeros.

3º) Dos (2) Soldados Camilleros.

10. Material:

1º) Dos (2) EM 15.

2º) Treinta (30) camillas JUSINFA.

Puesto de socorro Base Aérea Militar - CONDOR

11. Personal:

1º) Dos (2) Oficiales Escalafón Medicina.

2º) Dos (2) Suboficiales Enfermeros.

3º) Dos (2) Soldados Camilleros.

12. Material:

1º) Dos (2) EM 15.

2º) Treinta (30) camillas JUSINFA.

13. Se tuvo en alerta permanente en la Base Aérea Militar COMODORO RIVADAVIA, UN (1) Avión Merlin sanitario con Médico y Enfermero.

14. Se implementó en PUERTO DESEADO, apoyo a las Operaciones de Búsqueda y Rescate con la dotación de UN (1) Oficial Escalafón Medicina y UN (1) Suboficial Enfermero.

15. Se efectuaron las coordinaciones previstas en el Plan con los medios asistenciales de cada uno de los lugares de despliegue, obteniéndose total colaboración.

Fase Operaciones

16. Durante esta fase no hubo reemplazos de personal de las Bases desplegadas.

17. Se efectuó la provisión de material en forma permanente de acuerdo con el consumo al informe diario de los jefes de organismos de Sanidad.

18. Se coordinó con el Comando Aéreo de Transporte, para que en cada vuelo de Avión C-130 a MALVINAS, se contara en su dotación con UN (1) Médico y UN (1) Enfermero, dado que el regreso a COMODORO RIVADAVIA, normalmente se efectuaba como vuelo sanitario.

19. Todo herido o paciente perteneciente a la Fuerza Aérea llegado a COMODORO RIVADAVIA, fue internado en el Hospital Reubicable, donde se le completó la estabilización de sus lesiones antes de ser reevacuado al Hospital Aeronáutico Central.

20. Se implementó una comisión de recepción, de la cual formaba parte un Oficial Escalafón Medicina de la especialidad Psiquiatría, para todo el personal evacuado de las Unidades desplegadas a los efectos de evaluar su aptitud psíquica y prestarle apoyo psicológico.

21. De los vuelos sanitarios realizados entre MALVINAS y COMODORO RIVADAVIA, en TREINTA y UNO (31) de ellos se evacuaron heridos y/o enfermos con un total de CUATROCIENTOS (400) pacientes pertenecientes a las tres armas.

22. Asimismo, ese total de pacientes fue evacuado a BAHIA BLANCA y BUENOS AIRES en aviones de la Fuerza Aérea. Debiendo agregar las siguientes evacuaciones:

1º) Dos (2) heridos provenientes del "Alferez Sobral", en helicópteros del servicio de Búsqueda y Rescate.

2º) Ciento cincuenta y ocho (158) pacientes evacuados por la Fuerza,del barco "Bahía Paraíso", frente a la costa de SANTA CRUZ en DOS (2) helicópteros; luego en CUATRO (4) aviones sanitarios desde SANTA CRUZ a BAHIA BLANCA, en una operación nocturna.

23. Se realizó una segunda evacuación en SANTA CRUZ de TREINTA Y CUATRO (34) heridos en las mismas condiciones que la anterior.

24. Una evacuación del barco "Almirante Irizar" de NOVENTA y OCHO (98) heridos de Marina que fueron transferidos del barco al Aeropuerto y embarcados en aviones sanitarios de marina, con personal y material de Fuerza Aérea.

25. Las evacuaciones de Ejército luego de arribadas a COMODORO RIVADAVIA, fueron trasladadas a los Hospitales locales como ambulancias y personal de Fuerza Aérea, como asimismo las reevacuaciones de los medios hospitalarios al Aeropuerto.

26. Ante un caso de poliomielitis aguda en un soldado de Ejército en SANTA CRUZ, se vacunó con Sabín Oral a toda la dotación de la Base SANTA CRUZ, acción que se efectuó en colaboración con el Ministerio de Salud Pública de la Provincia.

27. Se efectuó control y asesoramiento de los víveres y las raciones de combate que se preparaban en COMODORO RIVADAVIA, para ser enviadas a MALVINAS, logrando con ello un mejor aprovechamiento del peso y volumen a transportar en relación con el valor calórico de los alimentos.

28. Se proveyó suficiente cantidad de vitaminas al personal desplegado,a efectos de evitar afecciones debidas a su carencia, en relación con los alimentos que componían la dieta (Ej: falta de frutas frescas).

29. Se planificó la evacuación de TRESCIENTOS (300) heridos de Ejército evacuados de MALVINAS por el barco "Almirante Irizar", operación que no pudo ser concretada, ante la negativa del Oficial Logístico del Comando del V Cuerpo de Ejército, quien decidió internarlos en el Hospital Regional de COMODORO RIVADAVIA.

30. Se controló el agua de consumo en las distintas fuentes de provisión de las islas, comprobándose que en algunos lugares era potable, con el agregado de pastillas de cloro (que se proveyeron en cantidad suficiente) y en otros no era bebible, haciéndose el informe correspondiente para los Organismos Sanidad, quienes tomaron las medidas para potabilizar el agua y prohibir el consumo de las no potables.

Fase Repliegue

31. El repliegue de los Organismos de Sanidad se efectuó conjuntamente con el resto del personal y material de las Unidades desplegadas.

CONCLUSIONES

Personal

32. El personal de Sanidad que actuó en el TOS, fue suficiente en cantidad y por especialidad, cubriendo todas las necesidades de la Fuerza Aérea y contribuyendo en la atención de las bajas de Ejército y Marina, sobre todo en MALVINAS donde la Sanidad de Fuerza Aérea atendió al 75% de los heridos de Ejército.

33. Los equipos de Evacuaciones Aeromédicas mostraron un alto espíritu de trabajo. Se pudo observar que el entrenamiento en vuelo era adecuado. Hubo equipos que efectuaron diez (10) misiones.

Material

34. El material de Sanidad de las Unidades desplegadas en el continente, fue suficiente en cantidad y calidad. En el caso especial de las Islas, la cantidad de material de consumo fue muy superior a las necesidades de la Fuerza Aérea, motivado por el hecho de que se cubrió un 75% de las necesidades de la Fuerza Ejército.DOS (2) ambulancias favorecieron notablemente las evacuaciones del Hospital al Aeropuerto y permitió que, en ningún momento, la capacidad de internación fuera superada, ya que los aviones evacuaron a casi todos los placientes, a pesar de las condiciones de riesgo en que se efectuaban los vuelos.

Evacuación Aeromédica

35. La Evacuación Aeromédica, se cumplió con todo éxito en sus distintos modos. El caso especial de las islas nos demostró que en esas condiciones, es imposible configurar los aviones en tierra. Por ello,que se colocaban las camillas en el piso y luego en vuelo se fueron configurando. Se efectuaron evacuaciones en helicóptero con camilla colgante, en el caso del barco "Alferez Sobral" en alta mar; se evacuaron pacientes en camilla y/o sentados desde los barcos "Bahía Paraiso" y "Almirante Irizar" en operaciones combinadas barco-helicóptero-avión-ambulancia, comprobando el alto grado de preparación del personal y la habilidad de los pilotos. Los aviones sanitarios mostraron: La ductibilidad y capacidad del C-130 para este tipo de operación, tanto en el caso de MALVINAS, desde donde se evacuaban hasta TREINTA (30) camillas en el piso y en el continente donde se configuraba con su dotación de CINCUENTA y CUATRO (54) camillas. El avión F-28 fue utilizado como sanitario por primera vez en un Teatro de Operaciones. Su configuración es la más rápida y sencilla, agregando a ello, la comodidad para asistir al paciente, velocidad del vuelo, el poco ruido existente y el hecho de contar con bocas de oxígeno individual para cada paciente. El F-27 configurado sanitario fue utilizado en vuelos cortos, mostrando una gran ductilidad para esta operación. El avión Merlin con el cual se evacuaron algunos pacientes con cardiopatías, si bien es un medio ideal por su equipamiento para ese tipo de pacientes, no justificó su uso en tiempo de guerra dada su poca capacidad (dos pacientes).

36. Los trajes antiexposición han demostrado su gran utilidad, superando en mucho los tiempos previstos para permanecer en el agua, sin problemas de congelamiento. Deben ser provistos a todo el personal que vuele sobre el mar.

37. La alimentación nos ha mostrado la necesidad de contar con raciones de combate, donde estén cubiertas todas las necesidades calóricas y vitamínicas de la dieta, estableciéndose una relación caloría-peso-volumen adecuada al medio aéreo que las transporta.

Consideraciones particulares

38. La capacitación del personal debe ser continuada e incrementada.

39. Debe orientarse a los profesionales de la Sanidad en las especialidades críticas: cirugía, traumatología, anestesia, clínica médica, terapia intensiva.

40. Es necesario formar al personal de enfermeras militares en tareas paramédicas bien determinadas, pues son quienes deben actuar en primer momento en un frente de combate.

41. Es oportuno capacitar a todo el personal de Sanidad en tareas de supervivencia, armado de carpas, contrucción de trincheras, pozos de zorro y todo aquello que haga su propia seguridad de combate.

42. Es fundamental que todo el personal de Sanidad, conozca los medios aéreos que posee la Fuerza, forma de configuración como sanitarios y mantener un entrenamiento en vuelo permanente.

43. Los Hospitales en el TOS deben estar bien señalizados con cruces de diez (10) o más metros.

44. Las camillas deben ser JUSINFA en las tres Fuerzas Armadas. Al no poseerlas Marina y Ejército, penalizan el traslado de heridos, pues debe cambiarse de camilla para su traslado en modo aéreo.

45. Es necesario contar con varios quirófanos portátiles de fácil transporte. Colocados al lado de escuelas u hoteles configuran un hospital de rápido armado.

46. Es importante estudiar los modos de recuperación de heridos del frente de batalla, adaptándolos a las necesidades de la guerra moderna.

47. Deben modificarse las Directivas de Evacuación Aeromédica incluyendo la forma de operar en Aeródromos dentro del TOS, donde no se pueda configurar el avión.

48. A nivel EMC, consolidar la responsabilidad doctrinaria de la Fuerza con relación a la Evacuación Aeromédica.

Comodoro MANUEL R RIVERO

A-1 - FAS

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DPTO INTELIGENCIA
JUN 82

"INFORME FINAL"
DE INTELIGENCIA

INTRODUCCION

1. Las características totalmente atípicas que envolvieron desde el momento mismo de su gestación al conflicto, hacen necesario que se supere el criterio de Informe Cronológico, para adjuntar a la MEMORIA FINAL.

2. Documentos anteriormente emitidos por la FAS no sólo marcan gruesas deficiencias en la Actividad de Icia, sino que ponen en tela de juicio el sistema desarrollado hasta el presente por la FAA. Por lo tanto, de ex profeso, se incursionará en áreas y niveles que exceden el marco de este Comando, a los efectos de que los análisis, críticas y comentarios aporte, en forma objetiva, los elementos que permitan rectificar errores e incrementar la capacidad profesional del personal que debe desempeñarse en el Organo de Apoyo Operativo.

3. Las apreciaciones que se viertan en la mayoría de los casos, serán basadas en documentación o hechos que se han ido acumulando a través de las operaciones y, cuando ello no fuera posible, corresponderá al punto de vista particular del A-2.

4. A los fines de una fácil lectura y una rápida comprensión, se organizará el trabajo en la siguiente forma:

1º) Síntesis y Evaluación del A-2.

2º) Resumen de las deficiencias.

3º) Conclusiones.

SINTESIS Y EVALUACION DEL A-2

Organización y Personal

5. Las orgánicas adoptadas en los distintos niveles de Icia en la FAS no respondieron a ningún patrón preconcebido, sino que, por el contrario, fueron impuestas por las circunstancias o la personalidad del Jefe del Organismo.

6. Así es que, en algunos casos, Icia constituyó parte de una Plana Mayor (A-2), en otras funcionó como una Div o Secc de la BAM y en las restantes como Sección integrante del Escuadrón Aéreo Móvil.

7. Este hecho mostró, por sí mismo, la disparidad de criterios con que se enfrenta esta actividad dentro de los mismos niveles; en este caso, de ejecución.

8. En lo que respecta al Dpto del CFAS A-2, en el plano formal externo, fue ubicado correctamente dentro del EM, pero por distintos motivos no se estructuró internamente en la forma adecuada para afrontar las tareas asignadas o que debía asumir.

9. Esto derivó en que no hubiera responsabilidades definidas en los procedimientos Icia y CICIA y el Grupo se dedicara a tratar de satisfacer las necesidades que resultaban más apremiantes.

10. El erratismo orgánico fue acompañado por la política de personal seguida en el área de Icia, así es que se pueden corroborar los siguientes hechos:

1º) El A-2 FAS, Oficial Superior, es trasladado a la Isla dejando el Dpto a órdenes de un Mayor.

2º) Se designa como A-2 del CODASUR a un Oficial Jefe que nunca estuvo integrado ni relacionado con los Sistemas de Armas de ese Comando, mientras otro Oficial Jefe, con especialidad de Icia, cuyo destino Natural es la VI Brigada, es asignado al Dpto IV Material (Artillería Antiaérea).

3º) En la designación del resto de los Oficiales de Icia Aérea, se vuelve a advertir la falta de afinidad con el Sistema de Armas que deberían apoyar, con la sola excepción del Oficial de Icia de la VIII Brigada desplegada en GAL.

4º) Se despliega como Auxiliar del A-2 FAS un Oficial Jefe de Reserva.

5º) El Personal Militar Superior, en su mayoría, no tuvo experiencias en ejercitaciones y/u operativos que avalaran convenientemente sus capacidades.

6º) No hubo integración, al menos con la celeridad necesaria, entre los Oficiales de Icia - Operaciones y/o Integrantes de los Escuadrones Aéreos Móviles.
Ello se debe, fundamentalmente, a dos causas:

a) Falta de contacto personal que lleva a tener vivencias de conjunto.

b) Diferencias en el Personal de Icia en cuanto a conocimiento de Material Aeronáutico, Terrestre y Naval, y Armamento y Equipamiento Electrónico.

7º) Además, es preciso hacer notar que las deficiencias apuntadas por el Memorandum de la FAS (17 May 82) en cuanto se refieren a la falta de nivel o capacidad analítica, en operaciones del enemigo, es el producto de una Política de Personal adoptada por la FA, que cuando fue necesario preparar Personal Militar Superior en Icia, que se debiera abocar a la lucha contra la subversión, completó sus cuadros con una decidida tendencia al personal proveniente de los cursos de promoción o de la reserva. Así resulta que del total de Oficiales de Icia desplegados por el Conflicto MALVINAS oportunamente, un 50% es de este origen y del resto, más de la mitad, es muy moderno y falto de experiencia.

8º) La designación de Personal Militar extremadamente moderno para cargos que excedían totalmente su capacidad y posibilidades, como así también la de Oficiales Subalternos y Jefes cuya falta de prestigio entre sus pares era tal que no sólo carecían de credibilidad, sino de que no fueron aceptados en tareas de conjunto, hace presumir que se actuó con encomiable celo formal para cubrir las necesidades, pero para nada se tuvo en cuenta la realidad de un conflicto.

9º) Inadecuada coordinación u otras deficiencias, han hecho que se repitieran las graves fallas observadas durante el despliegue de 1978:

a) Personal Militar designado por la OP, PAO o Mensaje, que nunca se presenta a su destino.

b) Reiterados cambios de nombres para puestos de Icia, que luego no se concretan en ninguno.

c) Ambos casos anteriores nunca quedaron debidamente aclarados con las rectificaciones u órdenes correspondientes.

10º) Los Oficiales de CICIA, salvo en CRV, que disponía del apoyo total de la Regional Inteligencia Sur, se enfrentaron a problemas que no tienen solución en breves lapsos:

a) No conocían el terreno. Nunca operaron en la zona.

b) No conocían al personal de la Unidad con que desplegaban.

c) No disponían de información local sobre minorías extranjeras ni Icia básica referida al área.

11º) En cuanto al personal de Suboficiales:

a) El personal asignado al EM nunca cumplió tareas en organismos de ese nivel, ni participó en operativos o ejercicios.

b) Los designados en los Escuadrones Aéreos Móviles, además de estar comprendidos en el apartado anterior, no estaban familiarizados con el Sistema de Armas.

12º) Respecto de la dotación del Personal para la Oficina de Claves - Mesa Distribuidora - no escapa a las generalidades de la ley, pudiéndose observar que:

a) El Oficial designado como Jefe no era especialista ni tenía afinidad con la tarea (Especialista en Tránsito Aéreo), pese a lo cual su desempeño fue inobjetable.

b) El escaso personal subalterno que inició las tareas en la oficina, fue reforzado por otros Suboficiales que, si bien eran especialistas, no cubrieron destinos como operadores de claves o en sus destinos el tráfico era tan poco significativo que no les permitió mantener un nivel operativo aceptable.

Actividades de Icia

11. "Bajo condiciones similares, el Comandante, con la mejor y más reciente información, gana la Batalla".

12. Si partimos de la base que la presente máxima enseñada en la Escuela Superior de Guerra Aérea es cierta, podemos asumir que según la oportuna intervención que el Cte o la Conducción Superior de Icia demarcará, en uno de los importantes aspectos, el grado de proximidad del éxito.

13. Todo el Personal Militar Superior debe entender con meridiana claridad que la actividad de Icia no puede improvisarse al estallar el conflicto y, por el contrario, debe iniciarse desde la paz y continuar sin pausa, para, de este modo, poder asesorar adecuadamente en el mejor empleo de los instrumentos del poder, sea cual fuere el eventual choque de voluntades contrapuestas.

14. Esto, así explicitado, fue sencillamente lo que no sucedió y sería sumamente difícil tratar de explicar un por qué que sólo está al alcance de quienes tomaron la decisión.

15. No obstante, permite sacar la primera enseñanza para la Fuerza Aérea que emerja en el futuro:

"El sistema de Icia debe estar integrado en su totalidad por personal cuya:

- Idoneidad profesional,

- Personalidad y solvencia moral, y

- Prestigio dentro de la Fuerza,

induzcan al Comandante o al nivel de la Conducción en que se desempeñan, a expresarle con total claridad y en oportunidad, la intención que debe guiar la Planificación y permita alcanzar el objetivo".

16. Introduciéndonos en el Nivel Estratégico Operacional, nos enfrentaremos a la parte medular de lo que el Memorandum CFAS del 17 May 82 llamó "No satisfacción en el más mínimo grado de las necesidades básicas de las operaciones".

17. Este nivel de responsabilidad le corresponde, en primer término, al Dpto A-2 CAE, por ser parte del Comando Estratégico Específico, y quien debe planificar, dirigir y ejecutar el esfuerzo que permitirá aportar la inteligencia necesaria a los niveles inferiores.

18. Analizar las causas y responsabilidades de esta incuestionable realidad, nos llevará a abordar otros planos que escapan a la finalidad de este Informe y, además, no corresponden a quien lo suscribe, pero, de cualquier forma, es preciso puntualizar que el Dpto A-2 CAE:

1º) Debió ser la cabeza orgánica del Sistema de Icia que empeñara la FA en el Conflicto MALVINAS.

2º) Mostró a su nivel inferior desconocimiento inicial y profundo de la situación.

3º) Careció de la orgánica interna y la dotación que permitiera soportar el esfuerzo de Icia acorde con los acontecimientos.

4º) Permitió que personal ajeno a la actividad, introdujera directamente al EM o al Cte información no comprobada que posteriormente difundida, fue causa de alarmas injustificadas y movimiento de aeronaves que no lograron ningún objetivo.

5º) Respondió a los requerimientos del nivel inferior con información, no con Icia como hubiera correspondido (Fotocopias de revistas especializadas y libros).

6º) No hizo previsiones sobre Informaciones Electrónicas, hecho que condujo a que otros Niveles de Conducción encararan la tarea a través de otros Organismos, restando fuentes y medios de información.

7º) No adecuó correctamente el PAO previsto para la hipótesis CHILE a la situación MALVINAS, resultando, entre otras cosas, una asignación del personal que no se caracteriza por tener en cuenta su capacidad y afinidad con experiencias anteriores.

19. Para ser equitativos, también deberíamos incluir al Dpto Icia del Cdo de Defensa, cosa que no podemos hacer, pues, paradójicamente, el EM de este Cdo carece de A-2, lo cual excluye cualquier comentario.

20. Si a este panorama se le agregan las deficiencias mostradas por los pares de la comunidad, tendremos:

1º) ARA: Inmersos en la prosecución de intereses sectarios, prepararon con aparente solvencia una situación parcial y triunfalista que en su engañosa sencillez distorsionó realidades históricas y políticas e hizo olvidar preceptos permanentes de la guerra moderna.

2º) Ejército: Su desconocimiento total del ENO y sus capacidades demuestra que no sólo les faltó tiempo antes de iniciarse el conflicto, sino que, de poca utilidad, resultaron 45 días donde se sucedieron: 1º de Mayo - SAN CARLOS - DARWIN para arribar a PUERTO ARGENTINO.

21. En este contexto, debemos insertar al Dpto A-2 de la FAS, que si bien adoleció de numerosas fallas, que analizaremos en profundidad, su peor problema fue tener que dar apoyo operativo al único Organo A-3 que debió planificar operaciones reales y, además, apoyar a los niveles que las ejecutaban.

22. Todo ello hace que sus defectos, que los tuvo y grandes, se magnifiquen, y las pequeñas virtudes o aciertos queden minimizados por los reales y valederos éxitos de operaciones.

23. La falta de Inteligencia Básica e Inicial configuró el primer escalón para que el A-3 absorbiera directamente cualquier tipo de información para realizar sus análisis y planificar sus operaciones. El correr de los días fue profundizando la separación entre la actividad aérea e Inteligencia; a ello cooperó también la resistencia natural que existe en los Departamentos A-3 a la participación en esa actividad de todo aquél que no sea aviador militar o, por lo menos, mantenga un cierto prestigio personal ante éstos.

24. En un principio, la tendencia de la batalla impuso que el máximo esfuerzo de la FAS se dirigiera al AON. Consecuentemente, luego de conocidas las Capacidades del ENO, los EEI fundamentales se referían a la localización de las Unidades Navales y la evaluación de daños.

25. Para lograr satisfacer el primero de estos requerimientos, se utilizaron TRES (3) medios distintos:

1º) A través del CAE se difundió información que rápidamente perdió credibilidad al comprobarse, en reiteradas oportunidades, la falta de exactitud. Además, trascendidos divulgaban métodos de explotación de la fuente faltos de rigurosidad científica o metodología militar.

2º) Exploración y Reconocimiento: Aquí debemos diferenciar entre dos operadores:

a) ARA: Que se arrogó la responsabilidad de la Exploración y Reconocimiento Aeromarítimo, no satisfizo los requerimientos que realizó la FAS, ya que su información invariablemente se recibió fuera de oportunidad, no pudiéndose confirmarla en los hechos.

b) FAA (FAS): Lo apuntado obligó a improvisar medios aéreos para lograr esta vital información, lo cual estableció una relación SOER-A-3 que mantuvo al margen al A-2, por lo menos en oportunidad de obtener la información. Luego, frente al análisis de una operación quien naturalmente debía aportar Inteligencia, carecía de la misma, mientras la información, que hubiera permitido elaborarla, era manejada por las Secciones del A-3.

c) FAA (CAE): Los resultados de la Exploración y Reconocimiento realizados por este nivel, nunca llegaron al A-2 FAS. Siempre tuvieron que ser recogidos de otros Departamentos, en especial el A-3. Como ejemplo, da validez a lo dicho el hecho de que una operación realizada con Boeing 707 se conoce a través de fotocopia de un informe realizado por el Oficial de la Armada, que permaneció a bordo del mismo (documento facilitado por el Oficial de Enlace de la Marina).

3º) Inteligencia difundida por la Jefatura II del Estado Mayor General, sin duda la de mayor valor militar, y que rápidamente gozó de alto grado de confiabilidad, fue difundida sos layando la presencia del A-2 FAS, directamente al Comandante, luego, pasando Operaciones y, por último, al Departamento Inteligencia.

26. Con el desarrollo de las operaciones, debió esperarse un adecuado aprovechamiento de los Interrogatorios a las Tripulaciones de Combate (ITC), pero ello no llegó a cumplirse, pues la ya apuntada diferencia de antiguedad y la falta de afinidad con los Sistemas de Armas hicieron que los Jefes de BAM, Jefe de los EA Móviles o los Oficiales de Operaciones:

1º) Recepcionaran los informes adelantados en vuelo y realizaran los primeros análisis de Misión.

2º) Realizaran los ITC al aterrizaje.

3º) Transmitieran al A-3 FAS análisis detallados de las Operaciones con los informes individuales.

27. Desde otro punto de vista, esto significó que los Oficiales de Inteligencia de las BBAAMM:

1º) Debían esperar que las tripulaciones fueran interrogadas y luego tratar de completar su informe o realizarlo en su totalidad cuando no se les había dado acceso al recinto.

2º) El adelanto telefónico de los ITC debía ser demorado hasta que los Jefes de BBAAMM, Escuadrones Aeromóviles u Operaciones, concluyesen con su comunicación con el A-3.

3º) Para el A-2 FAS, los IAV y los ITC anticipados telefónicamente o por mensaje, resultaban hechos anecdóticos o sólo un medio de control en el cumplimiento de las órdenes, pues la fuente fue explotada siempre en forma inoportuna y su esencia era conocida con bastante antelación por quien debía conocer la Inteligencia y no la información.

28. Si dedicamos unos instantes al análisis de fondo de los ITC (más o menos quinientos), tendremos que aceptar que los mismos resultaron de una factura bastante pobre. En primera instancia, el formulario que se proveyó a los Oficiales de Inteligencia no se adaptaba a ninguna de las operaciones en desarrollo (AON - Transporte - Exploración y Reconocimiento).

29. En segundo lugar, se enfrentaron la precaria preparación de los interrogadores e interrogados en materia de formalizar información relativa a problemas operativos, el orden de batalla enemigo y las características de los Sistemas de Armas en contraposición.

30. Los interrogadores adolecieron de falta de experiencia como tal y sólo alcanzaban conocimientos superficiales sobre los OOMM del enemigo, lo cual impedía plantear una batería de preguntas que apuntara a la obtención de información para apoyar operaciones futuras.

31. Los interrogados, si bien es cierto que eran objeto de una vivencia especial, mostraron una tendencia particular a derivar todo tipo de respuestas hacia los resultados de la operación cumplida. Esto, como en el caso anterior, debe atribuirse a la falta de instrucción y trabajo en conjunto.

32. Posteriormente, se modificaron los formularios de ITC, lo cual, si bien no fue la solución total, logró obtener mejores resultados en cada uno de los tipos de operación.

33. Otro tipo de interrogatorio practicado fue a prisioneros. Es cierto que la cantidad, uno, invalida cualquier tipo de especulación al respecto, pero no deja de aportar una serie de enseñanzas:

1º) El tripulante enemigo hecho prisionero debe ser puesto a disposición de un interrogador de la FA en forma inmediata.

2º) Desde su captura, y a través de las instancias por las cuales pase, deben no sólo dejar registrado el interrogatorio realizado, sino las reacciones y en general el comportamiento del mismo.

3º) Oportunamente se debe designar lugar de alojamiento y determinar el régimen de vida del prisionero. No debe permitirse que el o los prisioneros se transformen en una suerte de trofeos de guerra o mascotas que deban ser visitados y menos agasajados por todo aquel miembro de la Fuerza que muestre curiosidad o tendencia a las Relaciones Públicas.

4º) El imprescindible buen trato al prisionero no implica la imposibilidad de crear las condiciones más favorables para la realización de interrogatorios provechosos:

a) Supresión de referencia temporal (relojes, luz solar, periódicos).

b) Supresión de la relación o contacto con otros individuos en la misma situación (prisioneros, enfermos, oficiales, etc).

c) Supresión del material de lectura y juegos de entretenimiento.

d) Entrega de material de escritura sólo a requerimiento y permanentemente controlado.

34. Asimismo, se han podido sacar algunas primeras experiencias para ser aplicadas a la propia tropa:

1º) Debe por lo menos tener, todo el personal de tripulantes, entrenamiento básico contra métodos de interrogatorio.

2º) Se debe estar preparado, por lo menos anímicamente, a no ser siempre bien tratado. Pero si lo último ocurre, debe entenderse que su comportamiento se limitará a las normas de la educación militar; una conducta extravertida y locuaz es lo que persigue el interrogador.

3º) Se ha comprobado que el sobreviviente de una situación límite (eyección), cuando cree hallarse en un ambiente favorable, (calor, comida, agua, cama, etc), sufre una distensión que lo lleva a satisfacer una necesidad de comunicación, mostrándolo perjudicialmente proclive al diálogo.

35. En cuanto a las técnicas mismas del interrogatorio, se considera que la formación de un equipo bajo la cobertura de Oficiales de Enlace - Médicos - Enfermeros - Coordinadores con la Cruz Roja, con personal conocedor de la forma de vida y material operado por el ENO, permitiría obtener primeros resultados altamente satisfactorios.

36. Durante un conflicto bélico, las fuentes de información en los niveles operacionales o tácticos se reducen al enemigo que enfrentamos dentro del ambiente operacional a que está sujeta nuestra Misión.

37. Es por ello que la explotación sistemática de la fuente se debe desarrollar con todos los medios propios que tomen contacto con el oponente, lo cual presupone que Inteligencia no contará con medios exclusivos para dicha explotación, sino que deberá utilizar todos aquéllos que le aseguren una rápida obtención de la información.

38. Este único sistema de manejo de la información militar dentro del Ciclo de Inteligencia, impone desterrar definitivamente:

1º) El sentido de primicia periodística en la transmisión de la información.

2º) La inadecuada intervención en la orientación y la elaboración de la información y la difusión de la Inteligencia por todos aquéllos que no se encuentran dentro del área específica.

3º) El uso de información sin procesar en sustitución de la Inteligencia.

39. Además, debe entenderse que Inteligencia forma parte de los propios equipos de trabajo y, por lo tanto, debe prestársele un máximo de colaboración si es que pretendemos exigirle el máximo de rendimiento.

40. En Contrainteligencia se ejerció por parte del A-2 FAS la dirección y supervisión de los procedimientos correspondientes. Para ello se contó con el eficaz apoyo del personal y material de la Regional Inteligencia Sur, que empeñó todos sus medios desplegados en este sentido.

41. El personal de cuadros y tropa, en general cumplió con sus responsabilidades básicas, observando en forma estricta las medidas de Contrainteligencia que se le ordenaron.

42. No puede señalarse como una fortaleza la conciencia de Contrainteligencia alcanzada, pudiendo ser esto más una característica del tipo de conflicto en ese medio geográfico. Definitivamente, la situación sería otra ante una distinta hipótesis, como ser el caso CHILE.

43. Las debilidades observadas en este aspecto fueron la no designación de personal de Inteligencia en SANTA CRUZ, GALLEGOS y COMODORO RIVADAVIA.

Comunicaciones

44. Las comunicaciones confiables y rápidas hacen a la oportuna obtención de información y a la difusión de Inteligencia.

45. La experiencia ha demostrado que no se puede compartir con Operaciones los medios de comunicación, pues se superponen las necesidades durante los momentos críticos (antes, durante e inmediatamente después de las operaciones). Por lo tanto, Inteligencia deberá requerir o implementar por lo menos una red que asegure el traslado instantáneo de la información.

46. Aún en el caso de compartir los medios, el personal de Icia debe asegurarse la oportuna transmisión y que la información se dirija al destinatario que corresponde y no a quien crea el que maneje el medio, que le puede interesar. Esto fue un hecho repetitivo con MALVINAS, a quien se le hacían requerimientos y después de mucho esperar contestación, se tomaba enterado que el tema había sido evacuado al Departamento A-3.

47. En la faz técnica de Comunicaciones, para el A-2 las mismas funcionaron en forma sobresaliente y desde el punto de vista de seguridad se adoptaron todos los recaudos necesarios. Si en algún momento esa seguridad fue vulnerada, ello se debió a responsabilidad de los circunstanciales corresponsales y/o necesidades operativas.

Material

48. El material a disposición de Icia en la FAS, en general satisfizo las necesidades que emergen de la tarea. No obstante, sería conveniente tener en cuenta:

1º) Las maquetas, elementos de importancia no sólo para ejecutar sino para quien planifica la operación, llegaron demasiado tarde, y el personal se había acostumbrado a trabajar con determinada cartografía. Por lo tanto, su utilización fue prácticamente nula en el EM de la FAS.

2º) La necesidad de contar con inversores de voz más confiables que los DATOTEK impone un estudio sobre nuevos sistemas.

3º) Es necesario contar con proyectores para las películas de registro de tiro y bombardeo (16 mm).

4º) La provisión de equipos de facsimilado permitiría ahorrar tiempo y duplicación de gran parte de la documentación.

5º) El material empleado por la Oficina de Cifrado, a pesar de la falta de experiencia anterior sobre el mismo, tuvo un rendimiento altamente satisfactorio, en especial la NOVA 570, que demostró gran capacidad para satisfacer las necesidades de tráficos muy densos.

Doctrina

49. Conforma, a juicio del A-2, el aspecto determinante de todo lo que al correr de los acontecimientos marcó las falencias de las actividades de Icia.

50. Sus vulneraciones, en todos los aspectos, fueron tantas y tan graves que en un juicio severo pero honesto, podríamos decir que esta actividad no participó como tal del Conflicto.

51. Al negársele intervención en oportunidad, al menos en el marco de la FA, quedó descolocada para satisfacer los requerimientos emergentes de las operaciones. El A-3, en el párrafo 8 de su Informe Final, dice: "El 2 de abril de 1982, por diversas causas, el Estado Mayor de la FAS, en CRV, estaba constituido por cinco oficiales: el Comandante, el A-3, el SOTA, el A-4 y un Auxiliar, que carecían de Planes, facilidades de Comunicaciones y conocimiento profundo de la situación".

52. Las fallas apuntadas en la designación y distribución de personal conspiraron contra la unidad espiritual y el estrecho contacto entre el personal de los distintos organismos que desempeñaron tareas en el EM o las BBAAMM.

53. De todo ello resultó que en uno y otro nivel los Jefes mismos o los Organismos Operaciones, desde el inicio del Conflicto, asumieran las funciones de Icia, "ante la deficiencia analítica en operaciones del enemigo", lo cual no comparto totalmente, pues si así fuera, lo lógico hubiera sido subordinar al Oficial de Icia Aérea o A-2 a Operaciones, y no segregarlo encargándole tareas secundarias, máxime si es como se expresa en el Informe recargando al personal del A-3.

54. Por otro lado, quienes tienen la responsabilidad de la distribución del personal, deben sopesar cuál es la envergadura de los otros Dptos dentro de un EM. En el caso que nos ocupa, a un Departamento A-3 que superaba los quince hombres entre Oficiales Jefes y Superiores en todas sus Secciones, y a cuya cabeza trabajaba constantemente un señor Brigadier, se le apareó un A-2 conducido por un Mayor cuyos Auxiliares eran otros dos Oficiales del mismo grado.

55. Se desconoce un Plan de Operaciones para el desarrollo de tareas del día D y subsiguientes. Si no lo hubo, tampoco existió apreciación de la situación, al menos en lo formal, ni apreciación de Icia. Es difícil no imaginarse, entonces, a partir de ese momento, una actividad o procedimientos de Icia en forma fluída.

56. El CAT que en determinado momento desplegó a CRV, nunca hizo participar a su órgano Icia ni en BUENOS AIRES ni dentro del TO.

57. En este panorama nos encontramos con que el esfuerzo de reunión lo dirigía quien tenía los interrogantes. La búsqueda la manipuleaba quien tenía los medios, y la información era consumida tal cual se recepcionaba o se analizaba de acuerdo con las necesidades del usuario mismo.

58. Por lo expuesto, es que no se puede exigir a ningún grupo humano, al cual se le reconocen grandes deficiencias, que satisfaga EEI o esté en condiciones de sentarse a una mesa a realizar análisis operativos.

RESUMEN DE LAS DEFICIENCIAS

Organización y Personal

1º) Adopción de orgánicas de acuerdo con las circunstancias o con la personalidad del Jefe.

2º) Falta de una estructuración interna de los órganos de Icia para satisfacer las necesidades impuestas.

3º) Asignación y distribución del personal bajo un patrón meramente formal sin considerar grado, capacitación y experiencias anteriores.

4º) Personal capacitado en Icia durante la época de la subversión no manifiesta inclinación para la Icia Aérea.

5º) Personal de Suboficiales del A-2 desconocían totalmente las tareas dentro de un EM por no haber participado nunca en ejercitaciones.

Actividad de Icia

1º) La actividad de Icia se improvisó después de iniciado el Conflicto.

2º) Al A-2 del CAE (Comando Específico Operacional) no se le dio intervención oportuna y luego no funcionó como órgano conductor del esfuerzo de Icia.

3º) El Comando de Defensa interviniente en el Teatro a través del CODA Sur carece de A-2 en su EM.

4º) El A-2 FAS:

a) No existía el 2 de abril en CRV.

b) Cuando se lo formó, se puso a un Oficial Jefe en el grado de Mayor a cargo del mismo.

c) Al carecer de personalidad y fuerza, sus funciones fueron absorbidas por Operaciones.

d) Careció de orgánica interna adecuada.

5º) En la difusión de información, el A-2 CAE y el A-2 FAS fueron dejados de lado por la Jefatura II del EMG y por Operaciones del CAE.

6º) Los ITC resultaron para el A-2 hechos anecdóticos, pues su información llegaba antes al Dpto Operaciones por conductos propios con las Uns.

7º) Falta de experiencia en la actividad en común entre interrogadores e interrogados.

8º) Demoró cuatro días el poder tomar y registrar el interrogatorio al prisionero de guerra. Las instancias anteriores no informaron nada al respecto.

Comunicaciones

1º) Queda evidenciada la necesidad de medios propios de Comunicaciones.

2º) Necesidad de inversores de voz confiables.

Material

1º) Entrega oportuna del material de cartografías y maquetas.

2º) Proyector de 16 mm para películas de registro de tiro y bombardeo.

3º) Necesidad de equipos de facsimilado.

Doctrina

1º) Se vulneraron los principios y las normas que rigen la actividad y el ciclo de Icia.

CONCLUSIONES

59. El Oficial de Icia, tanto en la paz como en la guerra, es un asesor directo del Jefe o Comandante en asuntos delicados o extremadamente conflictivos. Luego, tanto en su incorporación como en su carrera, debe estar caracterizado por su prestigio personal e idoneidad.

60. De no ser así, su permanencia no sólo va en desmedro de la actividad, sino que incrementa un efectivo, que ante una crisis no muestra la realidad de las posibilidades de la Fuerza en la materia.

61. Debe encararse la actividad de Icia Aérea dentro de cada uno de los Sistemas de Armas en forma permanente, logrando no sólo la capacitación del personal, sino la integración necesaria.

62. En los procedimientos de Icia se debe superar la tendencia a vincular el desarrollo de esta actividad a la resolución de problemas de tipo disciplinario y/o policial y, en general, poner fin a la equívoca relación Inteligencia Relaciones Públicas.



63. Por último, es responsabilidad de la Fuerza Aérea el definir o, por lo menos, no ocultar, durante la paz, las deficiencias que ella misma genera dentro de una especialidad, porque parte del grupo humano que la conforma es más o menos hábil para solucionar problemas que hacen más al hecho personal o particular que al profesional y/o llenan las brechas que se abren en el campo disciplinario o de la conducción.

64. Los acontecimientos de las ISLAS MALVINAS imponen, al menos para Icia, una profunda reflexión, pues en una tarea se es o no eficiente, se logra o no el objetivo; el resto, la crítica, puede transformarse en una excusa fuera de oportunidad si no va acompañada de un espíritu renovador capaz de producir los cambios necesarios e indispensables.

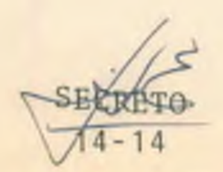
Comodoro JORGE ALBERTO ESPINA
A-2 FAS

ANEXOS:

"ALFA" - Daños producidos a la Fuerza Naval del enemigo.

"BRAVO" - Daños producidos a la Fuerza Aérea enemiga.

"CHARLIE" - Derribos producidos a los Sistemas de Armas propios y sus causas.



DAÑOS PRODUCIDOS A LA FUERZA NAVAL DEL ENEMIGO

FECHA	TIPO DE BUQUE AFECTADO	HUNDIDO		AVERIADO		ADJUDICADO POR
		COMPROBADO	PROBABLE	COMPROBADO	PROBABLE	
01 MAY 82	FRAGATA (No identificada)			1		M-V ELLA TORNO MISION 1105
04 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 SHEFFIELD	1				SUPER ETENDART ELLA LITORAL
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 ARDEN	1				M-V ELLA LIBRA MISION 1194
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)			1		M-V ELLA LAUCHA MISION 1199
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)			1		A-4B ELLAS LEO Y ORION MISIONES 1196/97
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)			1		M-V ELLA CUECA MISION 1193
21 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 GLASGOW			1		A-4B ELLA MULA MISION 1198
21 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 (No identificada)			1		M-V ELLA ZORRO MISION 1184
21 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 (No identificada)			1		M-V ELLA LECE MISION 1183
21 MAY 82	DESTRUCTOR TIPO COUNTY - ANTRIM			1		M-V ELLA CURA MISION 1181
21 MAY 82	FRAGATA TIPO LEANDER ARGONAUT			1		A-4Q
21 MAY 82	FRAGATA TIPO LEANDER (No identificada)			1		M-V ELLA PERRO MISION 1182
23 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 ANTELOPE	1				A-4B ELLA NENE MISION 1211
23 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)				1	A-4Q
24 MAY 82	FRAGATA (No identificada)				1	A-4B ELLA CHISPA Y NENE MISIONES 1223/24
24 MAY 82	FRAGATA (No identificada)				1	A-4C ELLA JAGUAR MISION 1230
24 MAY 82	BUQUE DE TRANSPORTE (CAMBERRA)				1	M-V ELLA AZUL MISION 1225
25 MAY 82	BUQUE DE TRANSPORTE (No identificado)				1	M-V ELLA MARTE MISION 1232
25 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 COVENTRY	1				A-4B ELLA ZEUS MISION 1237
25 MAY 82	FRAGATA TIPO 22 (No identificada)			1		A-4B ELLA ZEUS MISION 1237
25 MAY 82	FRAGATA TIPO 22 (No identificada)				1	A-4B ELLA VULCANO MISION 1236

SECRETO

Anexo "ALFA"

FECHA	TIPO DE BUQUE AFECTADO	HUNDIDO		AVERIADO		ADJUDICADO POR
		COMPROBADO	PROBABLE	COMPROBADO	PROBABLE	
25 MAY 1982	FRAGATA (NO IDENTIFICADA)	-	-	-	1	A4-C ELLA TORO MISION 1235.-
25 MAY 1982	PORTA CONTENEDORES ATLANTIC CONVEYOR	1	-	-	-	SUPER ETENDART.-
30 MAY 1982	PORTAAVIONES (INVINCIBLE)	-	-	-	1	SUE/A-4C ELLA ZONDA MISION 1268.-
08 JUN 1982	FRAGATA PLYMOUNT	1	-	-	-	M-V ELLAS PERRO/GATO MISIONES 1291/1292.-
08 JUN 1982	B/ASALTO SIR TRISTAN	-	-	1	-	A-4B ELLA DOGO/MASTIN MISIONES 1289/1290.-
08 JUN 1982	B/ASALTO SIR GALAHAD	-	-	1	-	A-4B ELLA DOGO/MASTIN MISIONES 1289/1290.-
11 JUN 1982	DESTRUCTOR GLAMORGANG	-	-	1	-	MISIL SUP.-SUP.-
	Ton.	91 920		32780		
		6		14	8	

SECRETO
2-2

Comodoro JORGE ALBERTO ESPINA
A-2 FAS

Anexo "ALFA"
(Cont)



FUERZA AEREA ENEMIGA

FECHA Y HORA	LUGAR	TIPO DE MAQUINA Y CANTIDAD	DERRIBADOS COMPROBADOS	DERRIBADOS PROBABLES	AVERIADOS COMPROBADOS	AVERIADOS PROBABLES	ADJUDICADO POR
01 May 82 0830 -	Pto. Argentino	- Sea Harrier	2		1		
		Helicóptero			1		
04 May 82 1230 -	Darwin	- Sea Harrier	2				- Artillería Antiaérea
19 May 82 0600 -	Punta Arenas (Chile)	- Helo Sea King	1				- Quemado Intencionalmente
21 May 82 0942 -	Pto. Howard	- Sea Harrier	1				- Blow Pipe - Piloto Prisionero
21 May 82 1456 -	Pto. Howard	- Sea Harrier		1			- M - V
		- Sea Harriar		1			- Blow Pipe
21 May 82 1350 -		- Sea Harrier Hel	3		1 2		- Ejército Argentino
22 May 82 1430 -	Darwin	- Sea Harrier		1			- Artillería Antiaérea
22 May 82 1530 -	Darwin	- Sea Harrier		1			- Artillería Antiaérea
23 May 82 1300 -	Howard	- Sea Harrier		1			- Combate Aéreo
24 May 82 -		- Sea Harrier		1			- Error identificación por parte propia tropa
24 May 82 1417 -		- Sea Harrier	2				- Por Roland
25 May 82 1210 -	Pto.Argentino	- Sea Harriar	2				- Artillería Antiaérea
25 May 82 1710 -	Pto.Argentino	- Sea Harrier	1				- Artillería Antiaérea
27 May 82 -	Darwin	- Sea Harriar	1				- Artillería Antiaérea 20 mm.
28 May 82 0900 -	N.Goose Green	- Helo Sea King	1		1		- IA - 58
		Sea Harrier		2			

Anexo "BRAVO"

Anexo "BRAVO"

(Cont)

FECHA Y HORA	LUGAR	TIPOS DE AVIONES Y CANTIDAD		DERRIBADOS		AVERIADOS		ADJUDICADO POR
				COMPROBADO	PROBABLES	COMPROBADO	PROBABLE	
31-MAY-82 1156	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	2	2	-	-	-	ARTILLERIA ANTIAEREA
01JUN-82 1416	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	1	1	-	-	-	ARTILLERIA ANTIAEREA.ROLAND
09-JUN-82 1110	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	1	-	1	-	-	ARTILLERIA ANTIAEREA.RIN 3

Comodoro JORGE ALBERTO ESPINA
A-2 / FAS

Anexo "CHARLIE"

SISTEMA DE ARMA : A-4B "SKYHAWK"

HOJA:1

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
12/05/82	1177.-	CUÑA.-	"AON".-	C-228.-	1er.Ten.BUSTOS.-	DESAPARECIDO ZONA:58°05'W 52°04'S.	ART.ANT.NAVAL.-
				C-246.-	Ten.IBARLUCEA	DESAPARECIDO ZONA:58°05'W 52°04'S	ART.ANT.NAVAL.-
				C-208.-	Ten.NIVOLI.-	FALLECIDO.- ZONA:58°05'W 52°04'S	ART.ANT.NAVAL.-
12/05/82	1180.-	ORO.-	"AON".-	C-206.-	1er.Ten.GAVAZZI.	FALLECIDO.- ZONA:DARWIN.	ART.ANT.PROPIA.
23/05/82	1211.-	NENE.-	"AON".-	C-242.-	1er.Ten.GUADAGNINI	DESAPAREC. ZONA:51°30'S 59°30'W	ART.ANT.NAVAL.-
25/05/82	1232.-	MARTE.-	"AON".-	C-244.-	Cap.PALAVER.	DESAPARECIDO ZONA:51°25'S 59°30'W	ART.ANT.NAVAL.-
27/05/82	1247.-	TRUCO.-	"AON".-	C-215.-	1er.Ten.VELAZCO.-	RECUPERADO.- ZONA:51°29'S 59°39'W	MISIL SUPERFICI AIRE.-
08/06/82	1296.-	MAZO.-	"AON".-	C-226.-	1er.Ten.BOLZAN.-	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE
08/06/82	1297.-	MARTILLO.-	"AON".-	C-228.-	Alf.VAZQUEZ.	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE

A4-3.-

SECRETO

SISTEMA DE ARMA : A4-B "SKYHAWK" HOJA:2

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
08/06/82	1296.-	MAZO.-	"AON".-	C-204.-	Ten.ARRARAZ.	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE

10

SECRETO
2-10

Anexo "CHARLIE"
(Cont)

14-B.

SISTEMA DE ARMA : A4-C

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
09/05/82	1174.-	TRUENO.-	"AON".-	C-~~303~~.- 313 C-~~313~~.- 303	Ten.CASCO.- Ten.FARIAS.-	FALLECIDO.- FALLECIDO.- ZONA:50°00'S 64°00'W/50° 30'S/64°00'W/ 51°00'S/58° 00'W/51°30'S 61°00'W.-	CAIDOS EN EL MAR CUANDO VOLABAN HACIA EL "AON".-
21/05/82	1188.-	PATO.-	"AON".-	C-309.- C-325.-	1er.Ten.MANZOTTI.- Ten.LOPEZ.-	DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. ZONA:51°00'S. 59°00'W.	ART.ANTIAEREA.- MISIL.-
24/05/82	1230.-	JAGUAR.-	"AON".-	C-305.-	Ten BONO.-	DESAPARECIDO. ZONA:51°57'S. 60°50'W.	ART.ANTIAEREA.-
25/05/82	1235.-	TORO.-	"AON".-	C-304.- C-319.-	Ten.LUCERO.- Cap.GARCIA.-	RECUPERADO.- DESAPARECIDO. ZONA:CAMPO VERDE/RINCON DE PICASO.-	ART.ANTIAEREA.- ARTILLERIA ANTIAEREA NAVAL.-
30/05/82	1268.-	ZONDA.-	"AON".-	C-301.- C-340	1erTen.VAZQUEZ.- 1erTen.CASTILLO.-	FALLECIDO.- FALLECIDO.- ZONA:RADIAL 90 PUERTO ARGENTINO, 83NM	MISIL.- MISIL.-

SECRETO
3-10

A4-C.

Anexo "CHARLIE" (Cont)

SISTEMA DE ARMA : M-V "DAGGER" HOJA:1.-

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/05/82	1113.-	RUBIO.-	"AOT".-	C-433.-	1erTen.ARDILES.-	DESAPARECIDO ZONA:SE PERDIO CONTACTO CON EL PILOTO ANTES DEL ACCIDENTE.-	MISIL AIRE-AIRE.-
21/05/82	1181.-	ÑANDU.-	"AON".-	C-428.-	Ten.BEAN.-	DESAPARECIDO ZONA:SOBRE EL O.M. A 200 METROS DE UNA FF.AL N. DEL CANAL S. CARLOS,CERCA BAHIA HOSPITAL.-	MISIL AIRE-AIRE.-
21/05/82	1194.-	LIBRA.-	"AON".-	C-409.-	1erTen.LUNA.-	RECUPERADO.- ZONA ACC.: 15NM NW DE HOWARD.-	MISIL AIRE-AIRE.-
21/05/82	1198.-	RATON.-	"AON".-	C-403.- C-404.- C-407.-	May.PIUMA.- Cap.DONADILLE. 1erTen.SENN.-	RECUPERADO.- RECUPERADO.- RECUPERADO.- ZONA ACC.: 5NM.AL S.DE BASE ARA CALDERON.-	MISIL AIRE-AIRE.-
23/05/82	1215.-	PUÑAL.-	"AON".-	C-437.-	Ten.VOLPONI.-	FALLECIDO.- ZONA:1NM.DE BASE ARA CALDERON.-	MISIL AIRE-AIRE.-

SECRETO

M-V

Anexo "CHARLIE" (Cont)

SISTEMA DE ARMA : M-V "DAGGER"

HOJA:2.-

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
24/05/82	1228.-	ORO.-	"AON".-	C-410.- C-419.- C-430.-	May.PUGA.- Cap.DIAZ.- Ten.CASTILLO.	RECUPERADO.- RECUPERADO.- DESAPARECIDO. ZONA:BAHIA E LEFANTE.-	MISIL SUPERFICIE AIRE.-
29/05/82	1266.-	ÑANDU.-	"AON".-	C-436.-	Ten.BERNHARDT	DESAPARECIDO. ZONA:51°90'S. 59°00'W.	MISIL SUPERFICIE AIRE.-

11

SECRETO
5-10

M-V

Anexo "CHARLIE" (Cont)

Anexo "CHARLIE"

(Cont)

HISL SA

[illegible] E-III

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	CAU[illegible]
01/05/82	1109.-	DARDO.-	"AOT".-	I-015	Cap.GARCIA	FALLECIDO.- ZONA:PTO.ARG.	ART.ABT.PROPIA.
				I-019	1er.Ten.PERONA.-	RECUPERADO.- ZONA:AL E.DE PUERTO AR[illegible] TINO,SOBRE LA COSTA.-	COLICION EN EL EN EL AIRE CON UN AVION SEA HA RRIER.-

MIII

SECRETO
6-10

SISTEMA DE ARMA : IA-58 "PUCARA"

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/05/82	-	-	-	A-527.-	Ten.JUKIC.-	FALLECIDO.- ZONA:DARWIN.	BOM.AEREO.-
15/05/82	-	-	-	A-502.- A-520.- A-552.- A-556.- A-529.-	- - - - -	- - - - -	TODOS DESTRUIDOS EN TIERRA POR COMANDOS BRITANICOS EN BASE ARA CALDERON.-
21/05/82	-	-	"ABT".-	~~A-531.-~~ 511 ~~A-511.-~~ 531	→ May.TOMBA → Cap.BENITEZ	RECUPERADO ZONA:HOWARD. RECUPERADO.- ZONA:DARWIN.	ART.ANTIAEREA.- MISIL.-
24/05/82	332.-	PACU 2.-	EXP.Y REC.	A-540.-	Alf.VALKO.-	FALLECIDO.- ZONA:25NM AL S.DE CALETA OLIVIA,2NM DENTRO EL MAR	ESTRELLADO EN E EL MAR.-
24/05/82	-	-	-	A-509.-	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA.DARWIN.-
26/05/82	-	-	-	A-516.-	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA.DARWIN.-
28/05/82	1257.-	FIERRO.-	"ACT".-	A-537.- A-555.-	Ten.CRUZADO. Ten.GIMENEZ.	RECUPERADO ~~DESAPARECIDO~~ DESAPARECIDO ZONA:DARWIN.-	ART.ANTIAEREA.- ART.ANTIAEREA.- (28-05-82)
03/06/82	-	-	-	A-514.-	+	-	BOM.NAVAL.-
11/06/82	-	-	-	A- .-	-	-	DEST.EN TIERRA POR BOMB.AEREO EN PTO.ARG. IA58

SECRETO

Anexo "CHARLIE" (Cont)

SISTEMA DE ARMA : HERCULES C-130

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/06/82	2258.-	TIZA.-	EXP.Y REC.-	TC-63.-	Vcom.MEISNER.- Cap.MARTEL.- Cap.KRAUSE.- S.P.LASTRA.- S.A.ALBELOS.- C.P.CARDONE.- C.P.CANTESANO.-	DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. ZONA:50°28'S. 59°55'W.	PROBABLE MISIL AIRE-AIRE.- Rematado con fuego ADEN 30 mm

SECRETO
8-10

C-130

Anexo "CHARLIE"
(Cont)

SISTEMA DE ARMA : LEAR JET

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
07/06/82	2309.-	NARDO 1.-	DIVERSION.-	T-24.-	Vcom.DE LA COLINA My.FALCONIER.- Cap.LOTTUFFO.- S.A.LUNA.- S.Aux.MARIZA.-	FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- ZONA:51°11'S 60°22'W	MISIL TIERRA-AIRE

SECRETO
9-10

Lear Jet

Anexo "CHARLIE" (Cont)

Anexo "CHARLIE"

(Cont)

SISTEMA DE ARMA : MK-62 "CANBERRA"

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/05/82	1117.-	RIFLE.-	"AGN".-	B-110.-	1erTen.GONZALEZ Ten.DE IBAÑEZ	DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA:49°30'S 59°30'W	MISIL AIRE-AIRE
13/06/82	1326.-	BACO.-	"AOT".-	B-108.-	Cap.PASTRAN Cap.CASADO	RECUPERADO DESAPARECIDO ZONA:APROX. 51°40'S.- 58°10'W.-	ART.ANT.-MISIL SUP.-AIRE.-

Comodoro JORGE ALBERTO ESPINA
A-2 FAS

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DPTO OPERACIONES
JUN 82

"INFORME FINAL"

DE LA JEM Y DTO OPERACIONES

Introducción

1. El presente informe contiene las conclusiones extraídas del trabajo realizado por un Estado Mayor en operaciones reales de combate. Las apreciaciones (críticas o comentarios) contenidas en el mismo, sólo tienen por finalidad señalar, en forma objetiva, los errores cometidos, para evitar su repetición y permitir, de esta forma, que la experiencia vivida y las pérdidas sufridas sirvan de elemento de juicio y como marco de referencia desde el cual se facilite estructurar en el corto plazo una Fuerza Aérea profesionalmente apta para cumplir con la misión asignada.

Cronología del EM de la FAS - Antecedentes de su Formación - Conclusiones

2. A mediados de enero de 1982, se recibió en la IV Brigada Aérea, la Directiva que determinaba la constitución del CAE, FAS, FAO y BBAAMM dependientes. En lo que respecta a la FAS, designaba Comandante al Brigadier D Ernesto Horacio CRESPO, Jefe de Estado Mayor al Brigadier D Luis Guillermo CASTELLANO y Jefe del Departamento Operaciones (A-3) al Comodoro D José Antonio JULIA.

3. Recibido dicho documento, se realizó una reunión analítica, a efectos de determinar la aptitud del resto del personal designado y solicitar los reemplazos necesarios en caso que ello fuera útil al objetivo final perseguido, el cual era la constitución de un EM con aptitud y capacidad para conducir operaciones aéreas eficaces.

4. A tal fin, se introdujeron en el análisis, los siguientes factores de evaluación del personal:

1º) Idoneidad profesional para el cargo a cubrir.

2º) Personalidad y antecedentes de cada uno, siempre en el órden profesional.

3º) Experiencia operativa y prestigio personal dentro de la Fuerza.

5. Se consideró que quienes iban a tener la responsabilidad de la conducción de las operaciones aéreas, debían ser conocidos y respetados por sus conducidos, no por simpatías personales, sino por su idoneidad, demostrada en el campo operativo, para asegurar de esa manera que las órdenes impartidas fueran cumplimentadas de inmediato, en la inteligencia de que quienes las estudiaban y emitían eran realmente aptos para la tarea.

6. Bajo tales consideraciones, se elaboró un expediente, el cual fue elevado al Comando Aéreo Estratégico en febrero de 1982, con la propuesta de reemplazos, tanto en el EM de la FAS, cuanto en las Jefaturas y Planas Mayores de algunas de sus Bases dependientes. El mismo fue aprobado verbalmente, pero no oficializado al momento de iniciarse el conflicto, el 2 de abril de 1982, razón por el cual debió citarse, con autorización del CAE, el personal propuesto para la tarea encomendada.

7. De lo expuesto, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1º) En la Fuerza Aérea, no todos los Oficiales de la misma jerarquía, grado, escalafón y especialidad poseen conocimientos profesionales y experiencia operativa suficiente como para desempeñarse con aptitud en Estados Mayores y/o Unidades de combate. Este hecho en las jerarquías de Oficiales Superiores y Oficiales Jefes es grave y exige, en la práctica prever listados de Oficiales para la planificación y conducción de operaciones y otros para tareas de otra índole.

2º) Ha quedado demostrado que, cuando los Estados Mayores se integran con los Jefes naturales de las Unidades de Combate, en el momento de iniciarse un conflicto, la confianza natural hacia arriba y hacia abajo es evidente y el trabajo adquiere mayor coherencia y fluidez. En el caso particular de la FAS, la presencia, en el nivel de conducción de las operaciones, de los Jefes de la IV y VI Brigada, Jefes de los Grupos 1 de Transporte, 4, 6 y 8 de Caza, 2 de Vigilancia y Control Aéreo y 1 de Comunicaciones, ha sido de una importancia vital.

3º) Siendo lo señalado precedentemente una realidad, que aunque no deseable existe, sería importante como solución transitoria hasta que se logre nivelar las aptitudes profesionales operativas de todos los Oficiales Superiores y Jefes, designar los Comandantes de las Fuerzas Aéreas Operativas y permitir que estos integren sus EEMM y PPMM de sus BBAAMM dependientes y las propongan al nivel superior, para su aprobación.

<u>Organización del EM de la FAS durante las operaciones - Conclusiones</u>

8. El 2 de abril de 1982, por diversas causas, el EM de la FAS, en COMODORO RIVADAVIA, estaba constituido por cinco Oficiales El Comandante, el A-3, el SOTA, el A-4 y un Auxiliar, que carecían de Planes, facilidades de comunicaciones y conocimiento profundo de la situación.

9. Ante este hecho, comenzaron a hacerse los primeros requerimientos de medios, empezando por el personal, que fue solicitado en base al estudio realizado en la IV Brigada Aérea y el conocimiento que los Oficiales Superiores presentes tenían del resto del personal de la Fuerza Aérea.

10. De esa manera se fue conformando un equipo de trabajo coherente y profesional, que fue complementado con los Oficiales Superiores y Jefes del Comando de Defensa, que arribaron en número muy limitado para constituir el CODASUR y que se integraron para formar un solo Comando (FAS) porque así lo exigía la situación y lo imponía el sentido común.

11. Ello pudo lograrse merced al conocimiento previo y respeto profesional que sentía cada uno de los Oficiales presentes por quienes lo rodeaban, lo que permitió, poco a poco y en el término de 30 días, completar el esquema orgánico y adaptarlo a las necesidades emergentes del conflicto. Obró en su favor la demora en iniciarse las hostilidades.

12. Se llegó de esa manera al 1º de mayo con el EM en funcionamiento al 100% y sus unidades dependientes perfectamente organizadas, las tripulaciones adiestradas y con conocimiento del Teatro de Operaciones MALVINAS, el armamento de abordo comprobado, las comunicaciones instaladas, los medios desplegados, etc.

13. Sin embargo, ello costó un esfuerzo intenso y una planificación y ejecución sobre la marcha, que sólo fue posible porque el enemigo demoró su ataque en casi 30 días. De no ser así la situación hubiera sido sumamente difícil de controlar y muchos problemas no solucionables.

14. Definitivamente, el EM de las FAS se organizó como lo establece la doctrina de la Fuerza, modificándose el Dpto Operaciones para adaptarlo al tipo de conflicto. El Comandante del CODASUR asumió como 2º Comandante de la FAS y el A-3 de la FAS se hizo cargo de la Jefatura del EM, reteniendo su cargo de Jefe del Dpto Operaciones, solicitándose al CAE la asignación del Comodoro D Juan Manuel M CORREA CUENCA, quien se hizo cargo de la coordinación general del EM, integrando el Departamento Operaciones.

15. De tal manera, el trabajo se centralizó en el Dpto-3, que funcionó con la presencia permanente del 2º Comandante (Brigadier CAMBLOR), el JEM y A-3 (Comodoro JULIA), el Coordinador General (Comodoro CORREA CUENCA) y el A-3 de Defensa y Jefe de la SOSAI (Comodoro RODRIGUEZ). De ellos dependían en forma directa: La SOER y SOOE (Comodoro FERRI), la SOBYS (Mayor BAROZZA), la SAYEO (Análisis y evaluación de las operaciones) (Vicecomodoro TORRES), la SOVYCA (Comodoro SAAVEDRA), la SOTA (Mayor OREFICCE), la SOSAI (Comodoro RODRIGUEZ), la Sección Meteorología (1er Teniente VIOTTI) y la SOSS (Sección Seguridad y Servicios Vicecomodoro AGUIRRE).

16. Allí planificaron y analizaron las operaciones, y se propusieron al Comandante de la FAS, las mismas, para la toma final de decisiones.

17. De lo expuesto, pueden inferirse las siguientes conclusiones:

1º) Las falencias del EM de la FAS, al 2 de abril de 1982, eran casi totales.

2º) La definición y constitución del EM fue realizada en base a las necesidades previsibles, por la FAS. Los resultados fueron más que aceptables, en cuanto a la idoneidad y coherencia del equipo constituido.

3º) Este modo de acción difícilmente pueda concretarse en próximos enfrentamientos, por cuanto el enemigo no dará tanto tiempo para organizarse, si se tiene en cuenta la distancia que había entre las fuerzas enfrentadas al iniciar el conflicto.

4º) La orgánica adoptada resultó correcta y afín al tipo de conflicto que se desarrollaba, pero ello fue producto de la predisposición del personal superior de otros Comandos (CODASUR - CAT), que se avinieron a integrarse y subordinarse desde el primer momento, en beneficio del mantenimiento del principio de la Unidad de Mando.

5º) Es fundamental que, desde la paz y con suficiente antelación, se organicen los Comandos de Fuerzas Aéreas y se los mantenga perfectamente coordinados y cohesionados para entrar en funciones en forma inmediata y con eficacia desde el primer momento, con una clara visión, organizativa y con los hombres, que por su idoneidad, experiencia y capacidad profesional estén en absoluta aptitud para integrarlos.

6º) Es sumamente importante destacar que para cualquier operación que se planifique debe primar el concepto de Unidad de Mando sobre todos los medios asignados a la Fuerza Aérea de que se trate.

Funcionamiento del Estado Mayor - Metodología de trabajo - Conclusiones

18. Habiéndose adoptado el criterio inicial que todo el Estado Mayor debía, en cierta forma, trabajar en función de las necesidades y requerimientos emanados del Departamento Operaciones, un Oficial Superior del mismo se hizo cargo de la coordinación de trabajo con los demás Departamentos y todas sus acciones eran perfectamente conocidas por el Comandante, 2º Comandante y A-3.

19. De esta forma se logró la unidad e integración de Departamentos, eliminando la estanqueidad de los mismos, lo que se facilitó con una correcta distribución de locales que permitieron un normal funcionalismo general y se evitó la interferencia entre los mismos.

20. Los temas y problemas principales eran puestos en conocimiento del Comandante en una reunión diaria, donde cada uno de los A exponía las novedades de su área, en presencia del Oficial Coordinador de Operaciones.

21. Allí, el Comandante tomaba sus decisiones y las mismas llegaban a las Unidades por los canales que correspondían, habiendo tomado conocimiento de ellas la totalidad de los niveles responsables del Estado Mayor. Con ello se lograron los siguientes resultados:

1º) No hubo órdenes transmitidas en forma repetitiva, ni por personal que no correspondía que las diera.

2º) Se estableció un nexo entre los Jefes de los respectivos Departamentos y los responsables de cada área específica de las BBAAMM dependientes, lo que eliminó a interlocutores no válidos.

3º) Se centralizó el control del accionar general del EM en el Departamento Operaciones, con lo cual el Comandante, a través de un solo Oficial podía tener el panorama general de lo que estaba ocurriendo.

22. Es evidente que para lograr el funcionamiento fluído y efectivo del sistema, fue necesario un período de transición y la comprobación, en la práctica, que la metodología escolástica de trabajo de EM no era del todo útil en las circunstancias de conflictos reales.

23. De tal manera, pueden extraerse como conclusiones útiles las siguientes:

1º) El Trabajo y funcionamiento de un EM debe estar orientado y controlado por el Departamento Operaciones.

2º) El Jefe de Estado Mayor puede realizar estas funciones, siempre y cuando se desempeñe simultáneamente como A-3 o intervenga activamente y en forma prioritaria en las tareas que desarrolla este Departamento.

3º) En cualquiera de los casos, es de suma utilidad la presencia de un Oficial Superior, dependiente del A-3, que supervise el funcionamiento general del EM y sea el principal informante del Comandante, 2º Comandante,del Jefe de EM y del A-3.

4º) En las relaciones EM/BBAAMM, debe haber interlocutores confiables en ambas partes, que reciban las diferentes órdenes y/o requerimientos de cada área específica, de tal manera que se eviten repeticiones, malas interpretaciones o burocratización del encaminamiento de las decisiones.

Departamento operaciones

24. El Departamento Operaciones constituyó, como es lógico, el motor y centro productor de acciones del Estado Mayor. Partiendo de la base que ello debe ser así, es necesario que quienes lo constituyan sean profesionales idóneos, de ideas claras, probada experiencia adquirida en unidades de combate, no demasiado teóricos o escolásticos, con suficiente flexibilidad y rapidez mental y fundamentalmente, con reconocida ascendencia moral sobre quienes deben cumplir las órdenes en las unidades.

25. El asesoramiento que recibirá el Comandante y que le dará los criterios para una acertada decisión, dependerá pura y exclusivamente de la calidad humana y profesional del personal que integra el Departamento Operaciones.

26. En el caso específico de este conflicto, al ser elegido el personal que integró este Departamento por el propio Comandante, se logró establecer una relación de confianza mutua tal, que permitió un trabajo coherente y eficaz que, a su vez, se contagió a las unidades, por lo que el trabajo de equipo fue altamente positivo.

27. La organización que se adoptó, exigida por la propia dinámica de las operaciones, demostró ser eficiente. Lo práctico siempre tuvo prioridad sobre lo teórico y la planificación fue permanentemente fluída, volcándose en papeles sólo lo extrictamente necesario. Las decisiones verbales eran prontamente transmitidas a las Unidades, para que adelantaran el alistamiento de sus medios y de esta manera se fueron acortando los tiempos de reacción a niveles aceptables.

28. Los pasos que se siguieron fueron los siguientes, en lo que hace a las operaciones aéreas:

1º) A primera hora de la mañana estaban programados los "paquetes de aviones" (material aéreo previsto para la primera misión, por Unidades), con la configuración y versión que correspondía a los probables objetivos materiales. Ellos eran adelantados la noche anterior a las unidades.

2º) La información sobre OOMM de las diversas y escasas fuentes, que se contaba, determinaba la reunión de la SOSAI, con la presencia del 2º Comandante, A-3, analista del Departamento y miembros de la citada Sección, quienes en definitiva establecían:

a) AFA del OM.

b) Cantidad y tipo de aviones a emplear, hecho que se comunicaba telefónicamente a las Unidades que iban a actuar, para su alistamiento.

c) Posibilidades de intervención de aviones de diversión. Determinada la conveniencia se agregaba a la reunión, el Jefe de la SOER.

d) Alerta de medios de Búsqueda y Rescate, con la intervención del Jefe de la SOBYS.

e) Determinación y necesidad del empleo del OCAA.

f) Determinación de empleo del material aéreo KC-130 y fijación de puntos de reabastecimiento, con intervención del Jefe de la SOTA.

g) Propuesta al Comandante de la operación planificada.

h) Confección y transmisión de las Ordenes Fragmentarias, por parte de cada Sección Operativa.

Este proceso demoraba entre 20 a 90 minutos, de acuerdo con la complejidad del tema.

3º) Control de la operación, mientras se desarrollaba, por medios radioeléctricos, por un Oficial Jefe de la SOSAI, lo que permitía la actualización permanente al Dpto 3.

4º) Recepción y primeros análisis de la misión, en base a los informes adelantados en vuelo, por las tripulaciones.

5º) Interrogatorio a las tripulaciones, al aterrizaje, por personal especializado de las Unidades. Previo a ello, cuando era posible, por la importancia del OM, por la SOSAI.

6º) Análisis detallado de la operación por parte del Dpto 3, con los informes individuales completos de las misiones.

7º) Conclusiones extraídas de las misiones, que eran asentadas por la Sección Análisis Operativo del Dpto 3, en los respectivos documentos.

8º) Aplicación de las correcciones necesarias extraídas de la experiencia adquirida, en las siguientes planificaciones de misiones y/o en procedimiento operativos de empleo.

9º) A última hora, reunión de todos los antecedentes del día, análisis de las misiones y a la luz de las conclusiones extraídas, planificación de "paquetes" de aviones para el día siguiente.

29. Este proceso también se siguió en las operaciones de diversión, puente aéreo a la Isla, Búsqueda y Salvamento, Exploración y Reconocimiento, etc.

30. En estos casos el criterio se fijaba en la SOSAI y se transmitía a la sección que correspondiera para su desarrollo y planificación. Concluida ésta, era propuesta al A-3 para su presentación al Comandante y puesta en ejecución en forma inmediata, si era aprobada.

31. El Sistema de control y análisis, para este otro tipo de misiones, era realizado en forma similar a la expresada para las operaciones ofensivas.

32. En resumen, de lo expuesto pueden extraerse las siguientes conclusiones:

1º) El personal que integre los Departamentos Operaciones de los Estados Mayores, debe ser cuidadosamente seleccionado por sus conocimientos profesionales y experiencia práctica en operaciones aéreas de combate.

2º) La Organización interna del Dpto Operaciones no debe atarse a pre-conceptos reglamentarios, sino que debe ser flexible y adaptarse al tipo de conflicto y situación que está viviendo.

3º) Su funcionamiento debe eliminar todas las trabas de tipo burocráticas que pudieran, en determinadas circunstancias, demorar su acción rápida y ejecutiva.

4º) Cada miembro del Departamento debe ocuparse exclusivamente de la función que se le asigne, interviniendo nada más que en su área específica.

5º) Es de importancia el análisis posterior a las operaciones. A él debe dedicarse el tiempo necesario, con la participación de todos los miembros de las secciones que han intervenido en la planificación de dicha operación.

33. La tarea desarrollada por las secciones del Dpto 3 no se amplían en el presente documento, por estar contenidas en los informes particulares de cada una de ellas.

34. Entre las falencias del Departamento, que no pudieron solucionarse durante el conflicto, por diversos factores, pueden enumerarse:

1º) Faltaron asesores especialistas de cada Sistema, por ejemplo: Guerra Electrónica - Sistemas de Armas MK-62, A-4B, etc.

2º) Faltó una adecuada integración con las otras FFAA, y se manifestó incapacidad en la toma de decisiones de los Oficiales de las otras armas que debían consultar permanentemente y demoraban la solución de los problemas.

3º) Se contó con un sistema de comunicaciones con las muy eficaz, pero que no aseguraba al principio, una total discreción y a su vez mantuviera la rapidez del tráfico. Recién se instalaron los codificadores de voz en los últimos 20 días de operaciones.

Otras consideraciones

35. El presente informe complementa al memorándum elaborado por el Comandante de la FAS y elevado al Comando Aéreo Estratégico con fecha 17 may 82.

36. Existieron otros factores ajenos al EM de la FAS, que en alguna forma influyeron en su funcionamiento y se considera necesario enumerarlos a fin de cubrir todos los aspectos realcionados con el mismo:

1º) Una mala orgánica inicial creó confusiones y requirió diversos intercambios de información para determinar cual era el Comando que en definitiva conduciría, en forma conjunta, las operaciones (COATLANSUR - TOA - CAE - EMC - etc).

2º) Se recibieron Planes del COATLANSUR, totalmente alejados de la doctrina de Fuerza Aérea, lo que también significó un serio inconveniente en la coordinación de la acción con la Armada Nacional y que obedecían sólo a intereses propios de la citada Fuerza.

3º) No hubo un Plan de Operaciones que rigiera las tareas a realizar, desde el día "D" en forma específica. Los despliegues de Sistemas de Armas, Armamento, medios en general, se hicieron en cumplimiento de un Plan que obedecía a otras previsiones caso CHILE).

4º) En determinado momento, existieron, en COMODORO RIVADAVIA, TRES Comandos de Fuerza Aérea independientes, a saber: FAS - CAT - CODASUR. Mas tarde se agregó el CEOPECON. A ello hay que agregar el CTOS y la presencia permanente del Comandante del COATLANSUR, sin ninguna tarea específica, ni Estado Mayor.

5º) La FAS sufrió presiones de diversos niveles y en todos los sentidos, relacionados con la forma de realizar las operaciones aéreas, medios a emplear, oportunidad de hacerlo, etc.

6º) Hubo interferencias a nivel Oficiales Superiores de otras armas, que pretendieron imponer órdenes relacionados con el Puente Aéreo (traslado de personal, periodismo, etc).

7º) No hubo definiciones iniciales con respecto a la dependencia de la BAM TRE y la BAM MLV, lo cual produjo inconvenientes de diversa índole.

37. De lo antedicho, se desprende como conclusión válida, lo siguiente:

1º) No se debe iniciar un conflicto, sin Planes ni orgánicas adecuadas.

2º) No se deben aceptar Planes, a nivel conjunto, que no respeten la Doctrina de la Fuerza. El personal superior que intervenga en estas planificaciones debe ser idóneo y profundo conocedor de este aspecto esencial.

3º) Los Comandos operativos, como en este caso la FAS, deben de recibir órdenes y orientaciones de un solo Comando Superior, sin interferencias o presiones de ninguna clase, ya sea de otras FFAA o Comandos de la propia Fuerza y mucho menos de Oficiales Superiores en forma individual.

4º) No debe existir en todo el ámbito de un Comando Operativo, ningún personal que no pertenezca al mismo específicamente y mucho menos intervenir o tratar de hacerlo en la planificación y desarrollo de las Operaciones Aéreas y/o con visitas a personal o material que había sido de su dependencia.

De otras FFAA

38. Es de todos conocido el accionar de las otras FFAA en este conflicto. Sin embargo, se considera necesario dejar asentado en este documento, en qué forma influyó este aspecto en la planificación y desarrollo de las operaciones aéreas.

39. Los requerimientos que realizó la FAS a la Armada Nacional, fueron de dos tipos:

1º) Exploración y Reconocimiento sobre el mar.

2º) Colaboración en algunas operaciones aéreas ofensivas.

40. En el primer caso, la información recibida fue siempre a destiempo y no pudo ser confirmada en los hechos. Asimimo, la carencia de medios adecuados para esta tarea y la ineficacia demostrada, obligaron a la FAS a improvisar medios aéreos para lograr esta vital información.

41. Todos los éxitos alcanzados contra la flota enemiga, se debió a información visual adelantada por personal de Fuerza Aérea en la Isla, habiendo fracasado las operaciones que se realizaron en base a informes de la Armada.

42. En lo relacionado a colaboración en las operaciones aéreas ofensivas, sólo pudo lograrse en contadas ocasiones, a saber: ataque al Portaaviones Invencible y al desembarco en SAN CARLOS, con relativo éxito en ambos casos.

43. Asimismo, se le prestó permanente colaboración en cuanto a los requerimientos de su parte, de aviones reabastecedores. En varias ocasiones fueron demoradas o suspendidas operaciones propias para dar prioridad a dichos requerimientos, que siempre se ejecutaron fuera de los horarios fijados y que están debidamente asentados y corroborados en los informes correspondientes.

44. Como conclusión debe extraerse, que es prácticamente imposible trabajar en forma conjunta, por las profundas diferencias doctrinarias de empleo. Se considera que es necesario que todos los aviones operativos dependan de un solo Comando de Fuerza Aérea, independiente de la Fuerza a que pertenezcan, avala lo expresado que la ARA sólo cumplió aquellas misiones que le permitan una posterior explotación de las mismas.

45. En lo que respecta a la Fuerza Ejército, fueron cumplimentados todos sus requerimientos de transporte aéreo entre el continente y la Isla, no así los de apoyo de fuego (AAD), que en la mayoría de los casos no determinaban OM rentables y ni siquiera orientaban en forma eficiente al lugar de los mismos, señalando sólo zonas o áreas imposibles de cubrir por su extensión y que estaban tan alejados de la línea principal de combate, que sólo podían ser considerado como interdicción, operación de exclusiva responsabilidad de la Fuerza Aérea.

46. Es notorio que dicha fuerza no tiene conocimiento aceptables del empleo eficiente de una Fuerza Aérea y mucho menos del uso correcto que debe hacerse de los medios.

47. No se extiende el presente análisis, por ser de conocimiento general los inconvenientes y problemas que causó a la FAS la inoperancia y falta de explotación de los éxitos de la misma por parte de las Fuerzas de Superficie, caso particular y que merece especial atención es el de la Cabecera de Playa en Bahía AGRADABLE, donde personal, material y medios de transporte fueron puestos totalmente vencidos a disposición de la Fuerza Ejército, lo que no fue aprovechado, dando lugar a su recuperación y posterior empleo, pidiendo en ese mismo momento, en que era posible su explotación, apoyo de fuego directo a la FAS.

48. El presente informe se complementa con los informes de los Departamentos A1, A2, A4, A5 y A6 de las secciones operativas dependientes del Departamento A3. Asimismo, completa los conceptos elevados al Comando Aéreo Estratégico por MEMORANDUM (FAS) de fecha 17 de May 82, cuya fotocopia se adjunta.

Brigadier ERNESTO H CRESPO
Comandante FAS

ANEXOS:

ALFA - Organización de la FAS.

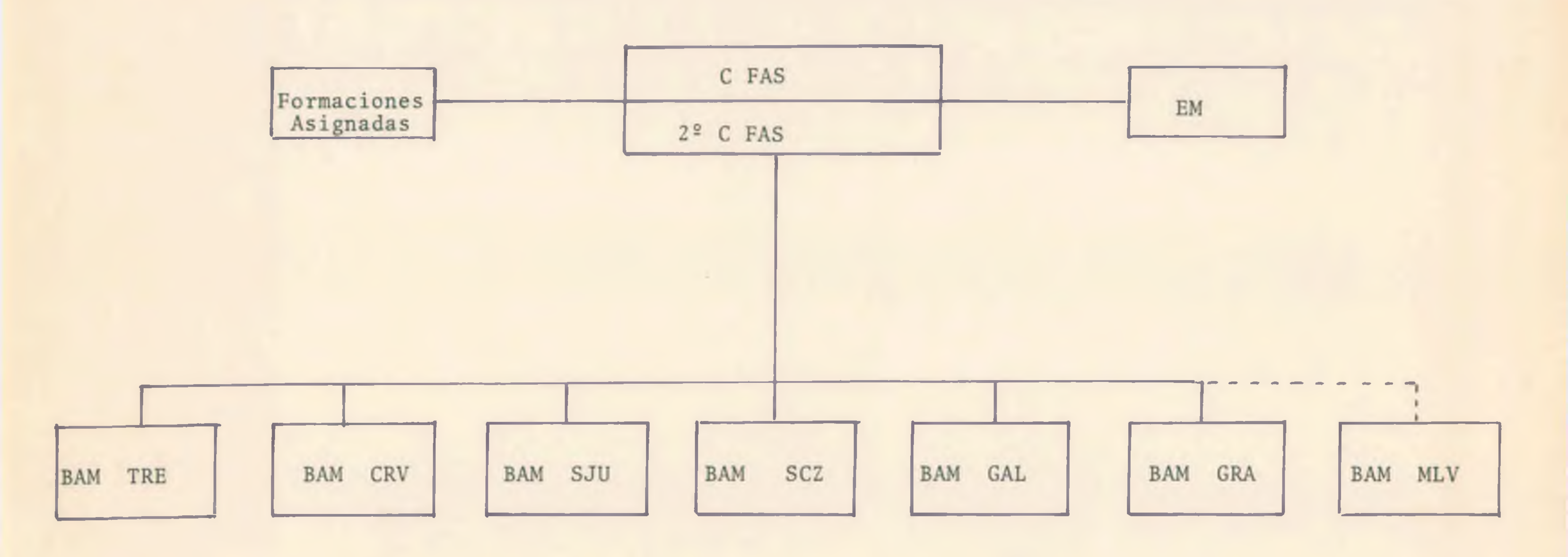
BRAVO - Organización del EM de la FAS.

CHARLIE - Organización del Cdo de la FAS.

DELTA - Puesto de Comando

SECRETO

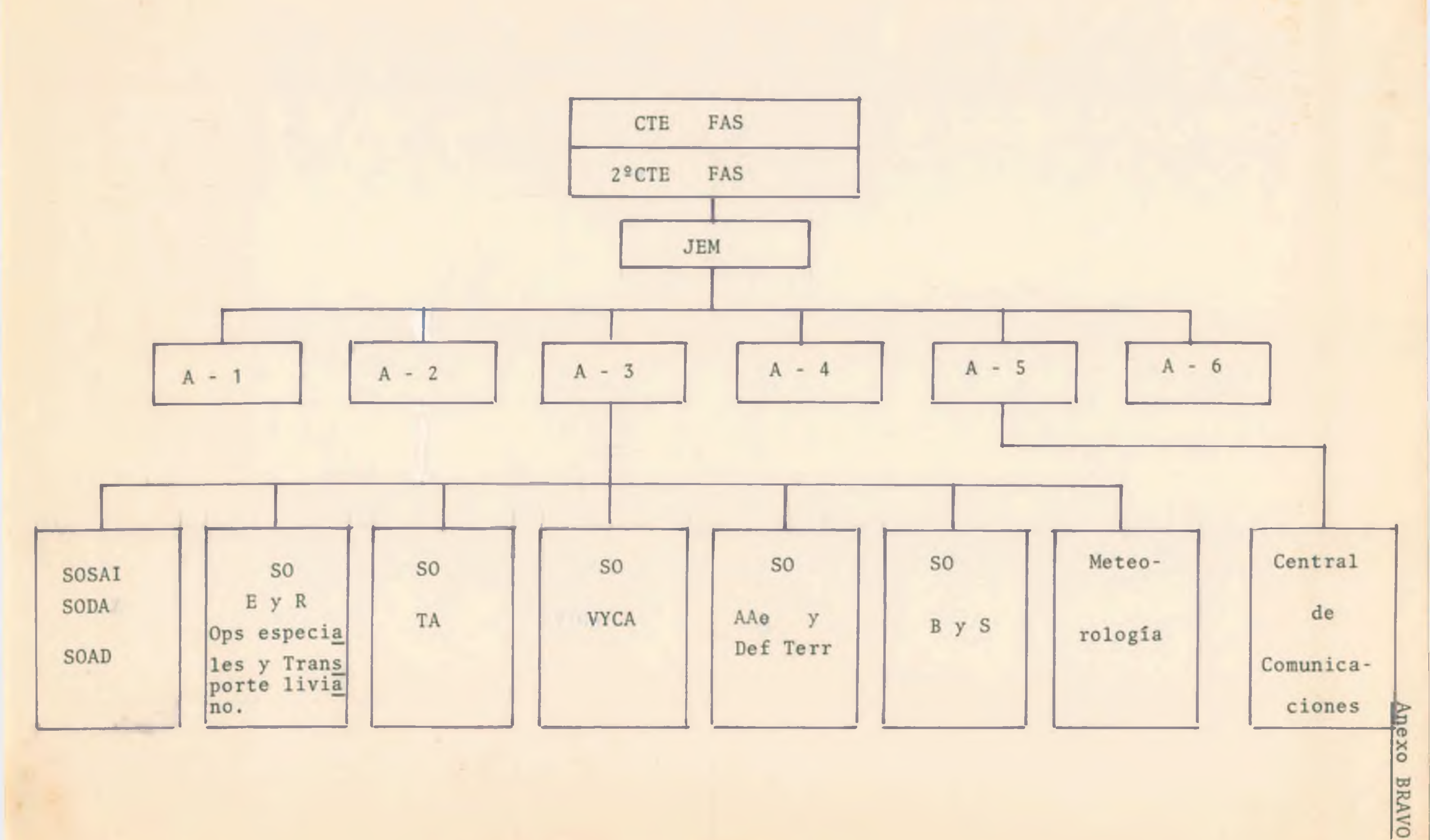
ORGANIZACION DE LA FAS



Anexo ALFA

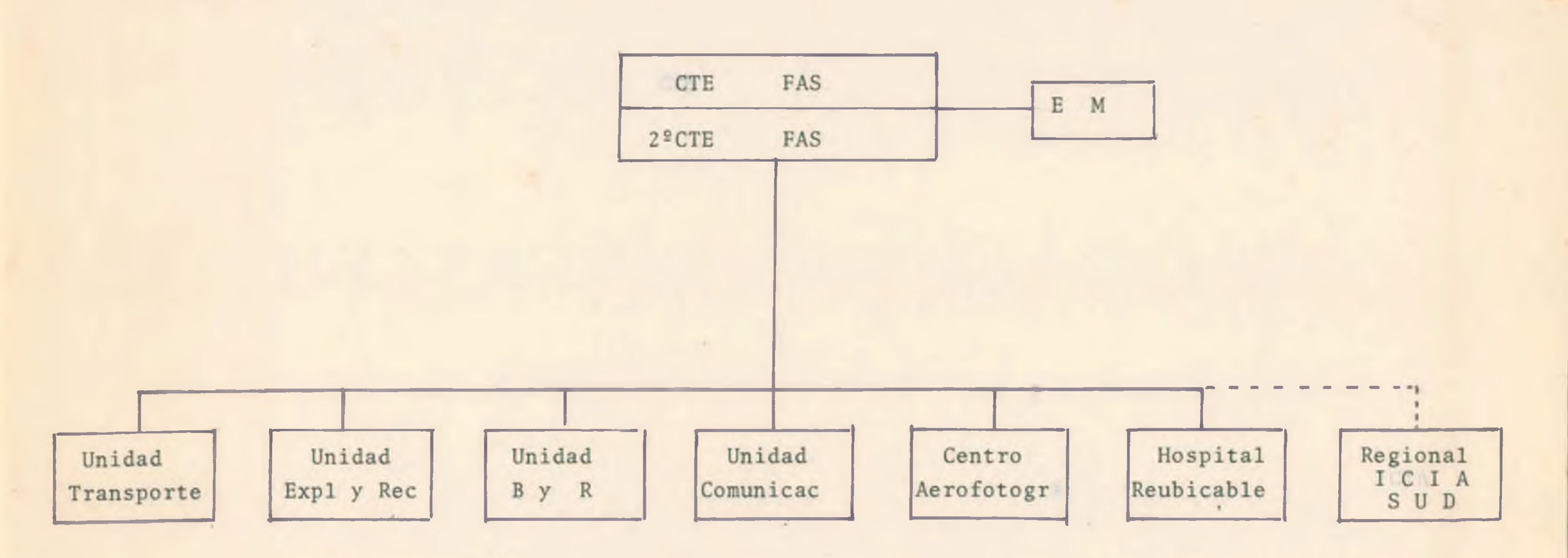
SECRETO

ORGANIZACION DEL EM DE LA FAS



SECRETO

ORGANIZACION DEL CDO DE LA FAS



Anexo CHARLIE

ANTECEDENTES RELACIONADOS CON LA ARMADA NACIONAL Y EJERCITO ARGENTINO

1. El Apéndice 1 es copia del mensaje 7020 G40 292000 May 82 de COPERVALES donde se da por anulado el ataque de aviones SUE por no disponer de KC-130 en tiempo. El episodio se desarrolla del siguiente modo:

1º) La Armada Argentina efectua el requerimiento de REV para las 15:00 luego de haberse hecho algunos cambios y coordinaciones.

2º) Se ordenó el despegue al reabastecedor que se halla en GAL surge la novedad de arrancador de motor 4 F/S.

3º) Se ordena el ARR en GAL del otro KC-130 sin que espere el regreso de aviones de la FAS que se encontraban en una misión . Pero aún activando al máximo la recarga y nuevo despegue el horario para el PCRA es las 15:30.

4º) La Armada Argentina cancela la misión.

5º) El KC-130 regresa al ARR.

2. El Apéndice 2 es copia del mensaje BUQ 7459 GHO 310835 - May 82 de CFAS a efectos de dar adecuado contexto al mensaje mencionado en el párrafo anterior.

3. En el Apéndice 3 se adjunta copia del mensaje enviado por el Cte Conjunto Malvinas, en donde expresa que en el vuelo realizado el 11-Jun-82 (3 días antes del cese de fuego) la munición que había sido trasladada no podía ser utilizada pues no se le enviaron los estopines correspondientes.

4. En el Apéndice 4, 5 y 6 se observan copias de las cartas y grillado de HOWARD, GOOSE, GREEN y BAHIA FOX; preparadas para efectuar lanzamientos de carga.

5. Como Apéndice 7 se adjunta copia del informe del Jefe del Componente Transporte de la FAS, a efectos de ilustrar, en especial, sobre los procedimientos adoptados, dado el valor que les confiere la situación en la que fueron empleados.

Horacio Orefice

My Horacio A OREFICE
SOTA - FAS

CODSASUR

DE RAPUER PNR 7020
O - 29 20 01

QU

OT
/////
SITREP PERIODO 282000 - 292000
1.- SITUACION
SEGUN PARTE DE INTELIGENCIA MENSAJES NAVALES GIN 291952

2.- INFORME DE OPERACIONES

A. AEREAS FT-80
1) AERONAVES EN SERVICIO
- A4Q - DOS
- SUE - DOS
S2E - DOS
- NU - DOS
2) OPERACIONES EJECUTADAS DIA 29 CLN

A G.T. 80.2
DOS VUELOS EXPLORACION ZONA NORTE Y SUR ((MLV)) CON AVIONES S2E Y DOS VUELO CON AVION EMB 111 MISMA ZONA CON MAYOR PROF UNDIDAD
B G.T. 80.3
ANULADOS ATAQUE AVIONES SUE POR NO DISPONER EN TIEMPO KC 130 PARA REABASTECIMIENTO
C) G.T. 80.4
DOS VUELOS F-28 Y UN VUELO L-188 ((GRA)) ((MLV))
3) ACTIVIDADES PREVISTAS DIA 30 CLN
A) G,T, 80.2
EXPLORACION AEREA NORTE Y SUR ((MLV)) CON AVION EMB 11 Y S .
B) G.T. 80.3
1)) RECONOCIMIENTO ARMADO CON UNA SECCION A4C
2)) ATAQUE CON UNA SECCION SUE SOBRE FUERZA DE TAREAS NO
B. NAVALES
1) G.T. 79.1
- SIN VARIACION 282000
2) G.T. 79.2
A)). TRINIDAD CMM HERCULES CMN PATRULLADO ANT.SUBM RINO Y DETECCION AEREA TEMPRANA ((BON)) PD HERCULES PREVISTA INTRE DA ((PBE)) 292200 REPARACIONES / REABASTECIMIENTO.

B)) TY CMM PREVISTA ZARPADA 02 JUN

3) G.T. 79.3
- SIN VARIACION
4) G.T. 79.4
DRUMMOND CMM GUERRICO Y GRANVILLE CLN PATRULLADO ANTISUBMARINO Y DETECCION AEREA TEMPRANA

5) OTRAS UNIDADES
A)) UNIDADES AREA NAVAL AUSTRAL C . SIN VARIACION 282000
B)) BUQUE HOSPITAL BAHIA PARAISO ZARPO ((USU)) 291600 ESPERA ORDENES EN ((ISLA DE LOS ESTADOS))
C. TERRESTRE

1) AREA NAVAL AUSTRAL PATRULLADO AEREO Y TERRESTRE SIN VARIACION SITREP 282000 PD REPLEGADA ((MDP)) SECCION BUZOS TACTICOS 291235
2) AREA ((MLV))
A)) BOMBARDEO ESTACION AERONAVAL CALDERON CON SEIS BOMBAS CON RETARDO FUERA DE LA PISTA CMM 291108

B)) PSN PAL ENE 0 0/035 PUERTO ARGENTINO 70/90 HILLS CMM 290900/291615
C)) PUERTO DAR IN SIN INFORMACION
D)) ACTIVIDADES P C MAXIMO 5 MINIMO 2 CMN 290930/291515
E)) PSN UNIDADES E UP REICIE PROPIAS EN AROP CMM SIN VARIACION PD

L/C: PUNTO 2. A. 1) -EMB 111 - UNO

FN COPERVALES TO COATLANSUR INFO JEMAYOAR

/////

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DPTO OPERACIONES
JUN 82

"INFORME FINAL"

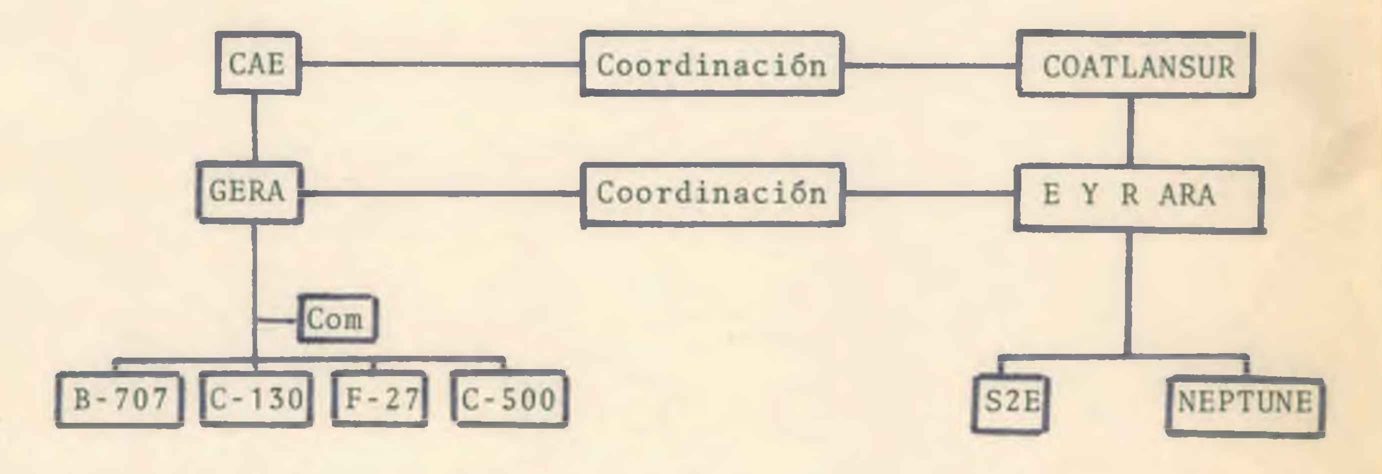
DEL DEPARTAMENTO E Y R Y OPERACIONES AEREAS ESPECIALES

Introducción

1. Este Departamento surgió como consecuencia de la necesidad de contar con especialistas en E y R, Fotografía y Diversión, del mismo modo se desarrollaron misiones de guiado de Ellas, retransmisores, transporte de tripulantes, carga, correo y sanitario.

2. El 13 de abril de 1982 se había creado el GERA dependiendo del CAE y ubicado en EPO a efectos de realizar su tarea en coordinación con el Comando de Aviación Naval.

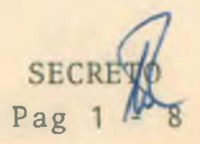
3. A tal efecto, la orgánica era la siguiente:



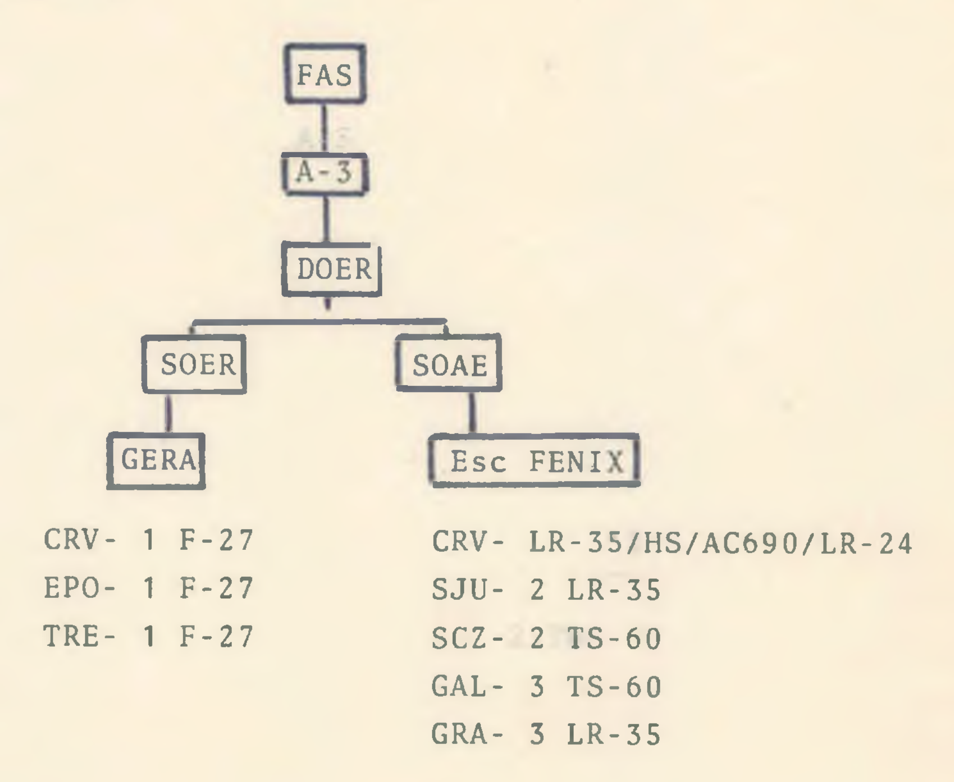
4. A partir del 30-ABR-82, queda afectado a la FAS el Jefe del GERA y se le asignan funciones de asesoramiento en EYR y operaciones aéreas especiales y para desarrollar su tarea le son asignados el GERA UNO y el Escdr FENIX.

5. Con fecha 14-MAY-82 el CAE emite la OOP Nº 04/82 creando el Gpo Aéreo 1 de EYR siendo unidad alojada de la IX Brigada Aérea y asignándosele responsabilidades en el TOAS hasta 300 NM de la costa desde el paralelo 39°S hasta el 56°S y contando para realizar su tarea con 3 FK 27 facilitados por el CAT.

6. Siendo tan extensa el área y al ser afectado el Jefe de GERA UNO al Cdo de las FAS, se utiliza material del Escdr FENIX para crear las áreas focales de TRE, CRV, SCZ, SJU, GAL y con tres LR 35 destacados a GRA se cubren (4) CUATRO zonas dentro de las 200 NM y hasta el paralelo 56°S.



7. Una vez integrado a la FAS, la orgánica que se emplea es la siguiente:



ESTADISTICA

Misiones Ordenadas

Desde el: 1-MAY-82
Hasta el:19-JUN-82 424

Misiones Cumplidas

Desde el: 1-MAY-82
Hasta el:19-JUN-82 402

Horas Voladas

GERA 1	956:00 Hs
GERA 2	538:00 Hs
Escdr FENIX	744:55 Hs
Total	2.238:55 Hs

Avs propios derribados 2 (dos).

OF Nº 2258 - 1-JUN-82 - EYR - C-130-H.

OF Nº 2309 - 7-JUN-82 - Recon Fot - LR-35A.

Vuelos Realizados

Desde el: 1-MAY-82
Hasta el: 19-JUN-82

466 (27 Susp Incluidos)



Vuelos por tipo de avión

Desde el: 1-MAY-82
Hasta el: 19-JUN-82

LR-35A	225	(17 Susp Incluidos)
HS-125	22	(2 Susp Incluidos)
LR-36A	13	(1 Susp Incluidos)
C-500	47	(3 Susp Incluidos)
AC-690	45	(2 Susp Incluidos)
MERLIN III	6	
IA-50	26	(1 Susp Incluidos)
TS-60	19	(1 Susp Incluidos)
LR-24 y 25	38	
FK-27	1	
C-130-H	9	
M-V	1	
M-III	2	
B-707	11	
MU-2	1	

TAREAS POR TIPO DE AVION

TIPO AVION	EXPLOR y RECONOC	GUIA ELLA	RETRANS	BUSQ y SALVAM	DIVERSION	TRANSP	VARIOS	TOTAL
LR 35 A	35	7	3	1	116	49	14	225
LR 24 y 25	-	1	1	-	4	29	3	38
HS 125	-	-	17	-	1	3	1	22
LR 36	-	1	6	1	2	3	-	13
C-500	1	-	-	-	-	46	-	47
AC-690	1	-	-	-	-	42	2	45
MERLIN III	2	-	-	-	-	3	1	6
IA-50	1	-	-	-	-	24	1	26
TS-60	1	-	-	-	-	18	-	19
C-130	7	-	2	-	-	-	-	9
B-707	11	-	-	-	-	-	-	11
FK-27	-	-	-	-	-	1	-	1
M-III/V	-	-	-	-	3	-	-	3
MU-2	-	-	1	-	-	-	-	1
TOTAL	59	9	30	2	126	209	22	466

Análisis

8. Conforme a las necesidades de TO, se realizaron las siguientes tareas:

1º) Diversión.

2º) Guiado de Ellas.

3º) Exploración y Reconocimiento.

4º) Retransmisor.

5º) Transporte Aéreo:

a) Carga.

b) Correo.

c) PAX.

d) Sanitario.

6º) ~~Colaboración es~~ BYS.

9. Con el objeto de lograr mayor comprensión en los resultados de las tareas, se pasa a continuación a analizar en detalle cada una de ellas.

DIVERSION

10. En función del TO, acorde con el material de combate que disponía la FAS, la velocidad, autonomía y tamaño del ECO, el LR-35 resultó la aeronave civil más apta para esta tarea.

Procedimiento

11. Luego de estudiar el lóbulo radar del enemigo, en coordinación con el A-3 a efectos de lograr los resultados deseados, se ubicaban las coordenadas hasta donde se debía penetrar con el mismo nivel que utilizarían los aviones M-III/V y/o A-4, luego de bloqueada la coordenada elegida se descendía en el mismo rumbo de ingreso hasta 1.000 pies para luego realizar el regreso con dicho nivel hasta salir del alcance radar enemigo.

Resultados obtenidos

12. En los primeros días fueron excelentes, lográndose inclusive alejar a buques que se encontraban cañoneando y haciendo despegar las PAC del enemigo.

13. Se obtenía además con este procedimiento, mantener las PAC en el aire durante toda la noche iniciando un progresivo desgaste y tensión en las tripulaciones de los aviones y buques enemigos.



GUIADO DE ELLAS

14. Teniendo en cuenta que Ellas de A-4B/M-V no disponían de ayudas tipo VLF/INS, los LR-35 cumplían funciones de guías y en el caso del IA-58 desarrollaban idéntica función los aviones Mitsubishi, ya que la velocidad de éstos era compatible con la de aquéllos.

Resultados obtenidos

15. Muy buenos en ambos casos.

EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

16. En función de la amplitud de las áreas y ubicación de las mismas, se emplearon B-707, KC-130, C-130-H, F-27, LR-35, AC 690, TS 60, DHC-6 e inclusive IA-58.

Procedimiento

17. Se realizaron exploraciones paralelas en avance sobre las rutas marítimas de apoyo logístico del enemigo, en zonas costeras hasta 300 NM con circuítos acorde con la autonomía y en áreas focales en función del tipo de material y amplitud de la misma.

Resultados obtenidos

18. Acorde con el equipamiento y autonomía, los aviones más aptos resultaron ser los KC-130 y en orden decreciente: C-130H, B-707, F-27, LR-35, con el resto de las aeronaves se realizaron únicamente operaciones diurno visual, con la limitación correspondiente al estado meteorológico de la zona sobrevolada.

Deficiencia

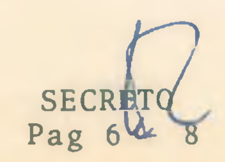
19. Los radares de B-707, F-27 y LR-35 no son aptos para esta tarea, no disponen de contramedidas electrónicas lo que ha provocado un derribo de C-130H y un LR-35.

RETRANSMISOR

20. De acuerdo con el TO se debió emplear un avión retransmisor con OCAT abordo, empleándose para ello un avión HS-125 y un LR-36A.

Procedimiento

21. En función de la ubicación estimada de los piquetes radar del enemigo y las zonas a atacar, se elegían las coordenadas para ubicar al retransmisor, éste recibía en VHF y transmitía en HF al A-3, e inversamente, si era necesario cambiar el OM.



Resultados obtenidos

22. Ha sido realmente eficiente la realización de esta tarea, pero se abandonó su utilización ya que era fácilmente interceptado por el enemigo porque salía en HF BLU.

Deficiencia

23. Fácilmente interceptable, no se disponía de equipos codificadores para VHF y HF.

TRANSPORTE AEREO

24. En esta tarea, fundamentalmente se trasladaron tripulaciones de relevo, personal de mantenimiento de aeronaves, radar, los traslados del Comandante FAS y EM, el CAE, traslado de espoletas y repuestos de poco peso y volumen, personal de comunicaciones, etc.

25. El disponer de aeronaves rápidas y de la capacidad del LR-35, AC-690, etc, facilitó en gran medida una ajustada utilización de los medios de mayor porte (F-27, F-28, etc) redundando en una real economía de medios y con gran flexibilidad.

26. Se debe destacar asi mismo, que las necesidades de correo entre el TO y las unidades de FA, fueron cubiertas eficientemente con un vuelo semanal en tres etapas por medio de un avión C-500.

DEFICIENCIAS

27. Del análisis detallado en el capítulo anterior surgen las siguientes:

1º) Todas las aeronaves, excepto el KC-130, no disponen de un radar de abordo apto para EYR.

2º) Ningún avión posee CME, ni detectores radar (tipo radar WARNING).

3º) Las comunicaciones fueron fácilmente interceptadas por no poseer codificaciones de voz para HF y VHF.

4º) El reconocimiento fotográfico no es posible realizarlo en operaciones, excepto el que pueda obtenerse como resultado en operaciones ofensivas (por medio de pods o artificios similares).

5º) El barrido térmico en este TO no es aplicable por fácil detección radar y con gra posibilidad de derribo por medio de misiles tipo BLOWPIPE, RAPIER, SEA DART, armas de pequeño calibre, etc, por ser realizado entre 300 m, y 1.500 m de altura.

6º) La mayoría de las aeronaves de combate no poseen equipos de navegación autónomos, siendo ésto indispensable, ya que todas las misiones se ajustan a OO MM que son traducidas a coordenadas geográficas.



7º) Acorde con la extensión del TO las únicas aeronaves que presentaron ventajas de autonomía fueron los LR-35.

8º) La falta de equipamiento eficiente para la EYR, impidió en muchas oportunidades realizar acciones ofensivas eficaces.

9º) La carencia de medios idóneos en la FAS para la EYR no fue facilitada tampoco por la ARA en oportunidad y en muchos casos la información no era confiable, llegaba demorada u obedecía a las propias necesidades de dicha Fuerza.

10º) El control del tráfico marítimo no fue adecuado, ni con la exactitud mínima deseable para las operaciones,y el ARA desconocía mucha información, provocando en oportunidades confusiones que pudieron transformarse en ataques que hubieran complicado nuestra posición internacional.

11º) Aeronaves del porte del C-130 para EYR son fácilmente detectables por los radares del enemigo y al no poseer CME, no puede sustraer en tiempo su presencia para colocarse fuera del alcance de las armas del enemigo.

PROPOSICIONES

28. Desarrollar doctrina y medios aéreos de EYR a efectos de realizar operaciones aéreas eficaces con unidad de mando.

29. Desarrollar medios aéreos aptos de contramedidas electrónicas para facilitar la realización de operaciones aéreas ofensivas dentro de márgenes aceptables de seguridad y de conocimiento de la capacidad de detección del enemigo.

30. En futuras compras de aeronaves civiles del tipo LR-35 ó 36 seleccionar un radar con aptitud para EYR y Meteorológico y recomendar su equipamiento a los que compren este tipo de material.

31. Obtener equipos codificadores de voz para HF y VHF, para aplicar en caso de conflicto, a las aeronaves que entren en operaciones, e inclusive obtener la satelización de las comunicaciones.

32. Prever detector de iluminación radar que puedan ser aplicados a aeronaves de uso civil, en oportunidad que sean afectados a un TO (Radar WARNING).

Com Ronaldo E FERRI
Jefe DOER
FAS



FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DPTO OPERACIONES
JUN 82

"INFORME FINAL" DE LA SOSAI

Generalidades

1. Desde el inicio de la conformación del EM de la FAS y partiendo del tipo de confrontación que se avizoraba, la SOSAI ocupó un lugar destacado en el asesoramiento para la toma de decisiones, quedando a su cargo directo la instalación, equipamiento y funcionamiento del Puesto Comando y finalmente la planificación total de las operaciones ofensivas y defensivas.

2. Por la misma causa absorbió las tareas inherentes a la SOAD, sección operativa que no se llegó a constituir, dado que la escasez de medios aéreos determinó como conveniente no dividir la Unidad de control sobre los mismos. El posterior desarrollo de las operaciones confirmó esta apreciación, por lo entremezcladas y sin solución de continuidad de las misiones que podrían haber sido atribuidas a una u otra de estas secciones operativas, reafirmando si la conveniencia de unificarlas, con el fin de mantener una visión general y constante de una situación en extremo fluctuante.

3. La carencia de una apreciación previa real de las consecuencias que podrían derivarse de la ocupación de las islas, hizo que, a medida que la situación se fue agravando, se produjeran sucesivos cambios de emplazamiento del P Cdo, ya sea provocados por la necesidad de integrar a los elementos del Cdo de Defensa o por el crecimiento de los requerimientos del propio EM de la FAS.

4. Esto trajo serias complicaciones en cuanto a:

1°) Tiempos: Surge como evidente que, cuando las operaciones son algo que dependen en gran parte de las intenciones de una enemigo activo e inteligente, no pueden malgastarse el poco tiempo disponible para implementar una FA, buscando lugares adecuados para la instalación del EM, reacondicionándolos, construyendo subdivisiones, etc. El P Cdo debe estar listo desde la paz para ser utilizado y contar con el espacio suficiente y la distribución de locales adecuada, ahora basados en datos provistos por la experiencia propia.

2°) Graficaciones: Constituye algunos de los elementos necesarios para la planificación y control de las operaciones. No son de fácil construcción por el tamaño y los materiales necesarios, siendo además de fácil deterioro producido por el uso, los que los convierte en no reutilizables, debiendo ser previstos de antemano en cantidad suficiente y reemplazados en caso de utilización prolongada.

Es necesario prever la disponibilidad de cartografía en diversas escalas que vayan desde el 1:5.000.000 para Exploración y Reconocimiento Lejano hasta el 1:50.000 para Apoyo Aéreo Directo. Fueron todas necesarias en distintas situaciones, a medida que las acciones se fueron localizando, y en cada caso de muy difícil obtención. Además es necesario tenerlas en cantidad suficiente para equipar con juegos similares a los Organos Operaciones de las BBAAMM y poder referirse a ellas al ordenar las misiones, constituyendo además elementos de consulta para los pilotos.

Son necesarios además gráficos que permitan una rápida visualización de las misiones en realización, que contengan datos sobre: AD Origen - N°Misión - Tipo de Avión y Cantidad - Indicativo - JFF - AD Despegue - OM - Hora DEP - Hora sobre el Blanco - Hora ARR - AD ARR - Avs que realizan la misión - Avs que regresan - Observaciones.

3°) Elementos necesarios: Cubren una amplia gama de necesidades que van desde lápices grasos y alcohol para borrar lo escrito hasta estufas ó acondicionadores de aire según la época y el Teatro de Operaciones.

Incluyen los locales a utilizar, cuya ideal sería dos locales ampleos y aislados entre sí para PC (SOSAI - SOAD) y SODA respectivamente, ambos con una sola puerta de entrada que dé al lugar donde trabaja el resto de las SSOO del Dpto Operaciones y éste último, a su vez, comunicado con la sala de comunicaciones con casillas aisladas para cada teléfono ó equipo de radio.

Los tres primeros locales deberían estan sonorizados con algún material aislante.

Todo el resto de cosas simples y vulgares como mesas, sillas, escritorios, máquinas de escribir, luces de emergencia, intercomunicaciones, despachos para el Comandante y 2do Comandante etc, son sumamente difíciles de conseguir y prácticamente imposible en cantidad y tamaños requeridos cuando las circunstancias apremian y la situación es real.

4°) Comunicaciones: Algo se mencionó en el inciso 3°) sobre cómo y donde deberían estar instaladas. Fueron en ésta oportunidad insuficientes y en su mayoría muy vulnerables en el aspecto seguridad. Las comunicaciones deberían ser individuales con cada BAM de tal forma de transmitir las órdenes con la suficiente privacidad y además provistas de sistemas que eviten su intercepción ó interferencia.

Organización

5. Las necesidades emergentes de las operaciones hicieron que las responsabilidades de la SOSAI fueran progresivamente creciendo y asumiendo las correspondientes a la SOAD y algunas de la SODA. Ello se tradujo en una amplísima libertad de acción y rapídez de reacción en la utilización de los medios a disposición acercándose sensiblemente al ideal de Flexibilidad y Versatilidad de una Fuerza Aérea.

6. No fue así desde el comienzo ya que, al 2 de abril contaba con un solo Oficial Jefe y fue lenta y trabajosamente integrando sus cuadros, teniendo en varias oportunidades que desprenderse de algunos de sus miembros para cubrir necesidades de las BBAAMM o de las Islas.

7. Al respecto, es necesario confeccionar cuadros de dotación de un Cdo Operativo -basados en esta experiencia- y al ponerse al mismo en funcionamiento, llenar todas sus necesidades. Es más fácil y redituable desprenderse del peesonal no necesario que, en plena tarea, ir llenando los cuadros con personal que, antes de rendir adecuadamente, deben imponerse de la situación, orgánica, métodos de trabajo, etc.

8. Dichas previsiones deben tener la suficiente amplitud que permita dar permisos al personal, a medida que el conflicto se extiende en duración sin afectar su rendimiento. Una de las invalorables experiencias de esta guerra fue el apreciar como la tensión a que estaba sometido el personal, afectaba su rendimiento y hasta sus reacciones, lográndose con sólo 48 horas de permiso, un hombre de características totalmente diferentes y rendimiento normal.

Funcionamiento

9. Esta Sección Operativa trabajó escalonando responsabilidades en DOS (2) niveles, uno planificador y otro de apoyo a las planificaciones.

10. Al nivel de planificación correspondía directamente el análisis de aptitud y factibilidad de una operación o requerimiento operativo, así como la previsión de aviones a emplear tanto en tipo como en número, según el efecto que se deseaba lograr. Tal análisis, acompañado de la proposición resultante, de ser aprobado por el A-3, era presentada al Cte para en base a su aceptabilidad, ser modificada o aprobada.

11. Al ser aprobada se transformaba en una misión que era puesta en funcionamiento por el nivel de apoyo a la planificación, el cual la volcaba en los formularios correspondientes y en los gráficos de misiones en ejecución, los trasmitía a las BBAAMM que correspondría, recibía el comprendido o los inconvenientes que éstas tenían para su ejecución y una vez confirmada transmitía tal información a MLV para su conocimiento y/o control de la operación.

12. Este mismo nivel de apoyo, mantenía el enlace constante con la Isla o proveía el personal que, desde la función de OCAT, supervisaba, coordinaba o modificaba en última instancia la operación ya en plena realización.

13. El tiempo y la experiencia consiguiente determinó la conveniencia que sea un número muy reducido y constante de personal, el que entraba en contacto con las BBAAMM, con MLV y se desempeñaba como OCAT. Ello eliminaba por superfluas las instrucciones y recomendaciones de forma y facilitaba y daba confianza al contacto entre las partes.

14. La creación de una Sección Análisis de las Operaciones resultó de gran valor en cuanto permitía al nivel planificador desentenderse de tal actividad y sólo dedicarle un breve tiempo a verificar las conclusiones ya alcanzadas por la mencionda Sección, también dependiente del A-3 y en estrecho contacto de trabajo con la SOSAI.

15. La carencia de una adecuada Inteligencia, tanto estratégica como táctica y las necesidades surgidas de las operaciones hizo que éste tipo de Inteligencia fuera realizado en la SOSAI restándole valioso tiempo para la planificación de las Operaciones. Las preguntas (EEI) que requerían respuesta eran de tal tipo que, poco a poco, fue surgiendo el convencimiento, nacido en la experiencia, que la Inteligencia de una Fuerza Aérea en Operaciones debe estar en manos de personal con, por lo menos, el mismo nivel de conocimientos, experiencia operativa y capacidad analítica que el del integrante de la SOSAI.

16. Las complicaciones iniciales en cuanto al manejo y utilización de los Escuadrones Aeromóviles, fueron rápida y felizmente superadas, gracias a la rápida compresión del tema por el CODAZSUR que subordinó sus medios a la FAS, conciente que la Unidad de mando era imperativa en la emergencia bélica que se enfrentaba.

17. No fué tan fácil concretar el mismo esquema en cuanto al CAT, lo cual dificultó e hizo perder un valioso tiempo en los inicios del puente aéreo MLV, llegándose posteriormente a una solución de compromiso que facilitó las operaciones de transporte. Se toca éste tema debido a que, cuando se dispuso de medios de transporte, sus operaciones eran coordinadas por la SOTA con la SOSAI para no entorpecer ó dificultar las mismas.

18. Surge como conclusión final de los puntos anteriores, la necesidad operativa que todo medio aéreo que se desplace dentro de la zona de influencia de una Fuerza Aérea esté bajo Control Operacional de la misma. En un Poder Aéreo que pretenda ser Integral e Individual, la Unidad de mando es esencial.
indivisible

19. Al enfrentarse un tipo de conflicto bélico para el cual la Fuerza estaba deficientemente preparada, los asesores adquirieron una importancia, tal vez desmesurada pero real. No se contó con ellos hasta bien avanzada la situación, por lo que surge la necesidad que se coordine la presencia de los mismos desde el principio, aún cuando pertenezcan a otra Fuerza. Una vez obtenidos los datos necesarios, pueden ser devueltos a sus funciones específicas, con excepción de aquellos que responden a fluctuaciones constantes de la situación, como ser especialistas en radares, guerra electrónica y de otras Fuerzas Armadas.

20. El Organismo Inteligencia, debe asimismo contar con asesores en cuanto a los sistemas de armas de la Nación enemiga se requiera. De lo contrario se gastará un tiempo precioso en adquirir conocimientos que no siempre serán de la exactitud requerida y en tiempo oportuno, máxime cuando los datos son solicitados para planificar operaciones.

21. Fueron solicitadas a Armada tareas de E y R fundamentales para implementar operaciones que habían sido requeridas por MLV o surgían de propias necesidades. Los resultados obtenidos fueron negativos, en cuanto o no se contó en tiempo con la información requerida o la misma fue erronea en la mayoría de los casos. La totalidad de las operaciones montadas para atacar a buques detectados por exploradores navales, no encontraron el objetivo que se suponía debía encontrarse en un lugar determinado. Al final de la guerra se trabajó en mejores condiciones de verosimilitud, con medios propios, aún cuando los mismos carecían de los elementos necesarios para tal tarea.

22. No se pudo contar, asimismo, con los aviones Super Estandard como guías de Ella, según estaban programados en el Plan del CAE; al ser solicitados la Armada respondió que no estaban disponibles para tal tarea. Ante la insistencia de la FA de la necesidad imperiosa de su empleo, la ARA envió a un coordinador para analizar el tema, aspecto totalmente innecesario, lya que el sistema de arma Super Estandard había operado sin problemas. La ARA quedó en contestar sorprendiendo el fin del conflicto sin respuesta de lo solicitado.

23. Como conclusión de los dos puntos precedentes, puede inferirse la necesidad que la Fuerza cuente con medios propios para todo tipo de operación aérea, dado que los elementos de otras Fuerzas o no son confiables por incapacidad operativa de su personal o por política interna de la misma o no están disponibles para las necesidades propias de la Fuerza Aérea.

24. La SOSAI promovió a nivel A-3, reuniones con los Jefes de Escuadrón y Escuadrillas con el fín de estandarizar y/o aplicar procedimientos que se requerían en el tipo de guerra que se enfrentaba. Una vez concluídas las mismas, estas regresaban a sus unidades y comenzaban a instruir teórica y prácticamente a sus pilotos. En la mayoría de los casos se entró en combate aún practicando el sistema, con los resultados ambivalentes lógicos.

25. De la experiencia recogida durante la ejecución de las OF de la FAS y específicamente en este TO se puede aseverar que:

1°) Las tripulaciones deben estar adiestradas adecuadamente para poder operar en todo tiempo - como asimismo realizar reabastecimiento aéreo - Nocturno.

2°) A los efectos de dar mayor flexibilidad a una ELLA en operaciones contra buques y/o en vuelo a muy baja altura y a gran velocidad se adoptó el empleo de TRES (3) aviones en lugar de la tradicional Escuadrilla de CUATRO (4) aviones, con excelentes resultados.

Comodoro TOMAS A RODRIGUEZ
SOSAI

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DPTO ARTILLERIA ANTIAEREA

"INFORME FINAL"
DE LA ARTILLERIA ANTIAEREA

1. Los medios de Superficie-aire desplegados en las BBAAMM de la FAS incluyendo el Teatro MLV, son los especificados en el ANEXO "ALFA".

2. Los medios constituyeron la totalidad de los que posee la Fuerza Aérea, con excepción de UNA (1) Ba Bofors L60 que permaneció en la Br Ae V.

3. Las experiencias recogidas en las BBAAMM, están referidas a:

1º) Despliegue.

2º) Emplazamiento.

3º) Integración con los medios de las otras Fuerzas.

4º) Procedimientos de empleo.

5º) Tipos de ataques y resultados.

6º) Eficiencias.

7º) Deficiencias.

8º) Conclusiones.

DESPLIEGUE

4. La totalidad del Personal y Material, con excepción de la Ba 20mm de SCZ, fue desplegado por modo aéreo en distintos tipos de aviones no registrándose ningún tipo de inconveniente de paletizado, carga y descarga.

5. Dichos traslados fueron efectuados en oportunidad y con total celeridad conforme a lo dispuesto a tal fin, constatándose que los tiempos empleados para carga y descarga fueron reducidos considerablemente respecto a anteriores despliegues con igual material y mismo tiempo de avión.

EMPLAZAMIENTO

6. Teniendo en cuenta el material propio y el de otras fuerzas asignado a cada Base, en todos los casos se implementó una defensa tipo omnidireccional acorde con el objetivo a defender, teniendo en cuenta todos los aspectos doctrinarios que hacen a su empleo en concordancia con las áreas sensibles a defender.

7. Unicamente en la BAM GRA se dividió el área a defender en TRES (3) sectores diferenciados, asignándole uno a cada Fuerza como responsabilidad, implementándose con los medios que cada una de ellas disponía.

8. Para este caso lo ideal hubiera sido tomar como base un emplazamiento omnidireccional de la Ba Rh 202 y complementarla con el resto del material, en especial las Pz Bofords, cuyos valores en velocidad azimutal, inicial y de fuego no pueden ser ni siquiera comparables al material antes mencionado.

INTEGRACION CON LOS MEDIOS DE LAS OTRAS FUERZAS

9. En las BBAAMM todos los medios de artillería de las otras Fuerzas se integraron con los propios, quedando subordinados al CIC a través del Jefe de Ba de Fuerza Aérea.

10. En el caso del lanzador Roland de Ejército emplazado en CRV, quedó bajo control directo del CIC, por razones de jerarquía del personal a cargo.

PROCEDIMIENTOS DE EMPLEO

11. En la asignación de los medios a cada una de las Unidades es mandatario tener en cuenta que el material de cada Batería debe ser indivisible, ya que es la manor fracción de combate que permite el mejor aprovechamiento de las capacidades del material de dotación, ante un tipo de amenaza determinado.

12. Todos los sistemas de cada una de las Bases estuvieron bajo control del CIC, y que por estar constituídas básicamente con armas de tubo liviana de puntería óptica, es decir de un corto alcance, los mismos debían actuar en forma descentralizada contra los probables ataque sorpresivos del enemigo y a cota mínima.

13. Las Baterías 35mm como así también el lanzador Roland de CRV actuaban bajo control directo del CIC.

14. Cada sistema de tubo actuó con un radar táctico "ELTA", el cual proporcionaba la alerta temprana local, siendo ésta transmitida y comprobada por el Jefe de Ba.

15. Los estados de alerta para las armas antiaéreas fueron dados por los CIC respectivos.

16. En todos los casos los sistemas tuvieron enlace con el CIC por intermedio del Jefe de Batería, las Baterías 35mm de SJU y GAL y el lanzador Roland de CRV se efectuó mediante líneas directas Punto a Punto o bien radioeléctricas, no registrándose inconvenientes sobre el particular.

TIPOS DE ATAQUE Y RESULTADOS

BAM CONDOR

17. Los ataques llevados a cabo por los aviones Harrier fueron siempre sorpresivos y a muy baja altura, pese a ello en todos los casos el radar táctico "ELTA" dio la alerta aunque en alguna oportunidad fue mínima.

18. En el primer ataque registrado el 1° de mayo, el radar dio alerta con una anticipación de 10" aproximadamente, no disparando las piezas de artillería, es decir que ese tiempo si bien muy corto es suficiente si el artillero está en su puesto y listo para entrar en acción.

19. En todos los demás ataques las armas antiaéreas dispararon en tiempo, consiguiendo neutralizar la totalidad de los ataques.

20. La alerta temprana fue proporcionada por intermedio del director de tiro SKY GUARD, radar "ELTA", cuatro puestos de observadores del aire que constituían la ROA allí existente. y el CIC MLV.

21. En una oportunidad y por información de la ROA se alerta el sistema defensivo, produciéndose el derribo de un avión propio por parte de la batería 35mm de ejército.

22. El día del ataque terrestre final, prácticamente la totalidad de las bajas infligidas al enemigo fueron por el empleo de las armas antiaéreas en tiro superficie-superficie.

BAM MLV

23. Al igual que en la BAM CONDOR todos los ataques fueron realizados a muy baja altura, para luego y dada la tremenda efectividad de la defensa lanzar sus armas a más de 3.500 metros de altura como así también fuera del alcance en distancia de las mismas.

EFICIENCIAS

24. En las armas de tubos no se registraron novedades de material durante todo el lapso de las operaciones, en cuanto a fallas se refiere.

25. La dotación de munición establecida fue correcta, teniendo en cuenta el consumo de las armas del Teatro MLV.

26. Los radares tácticos de alerta temprana "ELTA", funcionaron satisfactoriamente, registrándose en dos oportunidades novedades en el de CRV y en una el de SCZ, las cuales fueron subsanadas por el Taller Regional QUILMES en menos de 48 horas, los refugios para el Personal próximos a las posiciones fueron óptimos.

27. El racionamiento para todo el personal desplegado en el terreno, fue muy bueno no registrándose ningún tipo de inconvenientes sobre el particular.

28. El personal de Ejército desplegado en la BAM SJU, con dos baterías 35mm tenía óptimos conocimientos operativos lográndose de esa manera integrar prefectamente el sistema.

29. Por las características del material emplazado en la BAM SJU y el grado de idoneidad del personal, constituyó la mejor defensa que se logró integrar.

30. En el despliegue de los medios por modo aéreo se redujeron los tiempos de carga y descarga del material considerablemente.

DEFICIENCIAS

31. No se contó con personal para efectuar los relevos teniendo en cuenta las horas de operación.

32. Prácticamente la totalidad de los Jefes de Pieza del material con puntería óptica pertenecía a la especialidad Banda de Música.

33. Faltan completar equipos de comunicación para dos baterías del Escuadrón de la BAM GAL y para una Batería del Escuadrón de la Br Ae V.

34. Si bien no se registraron novedades importantes de material, es imprescindible contar con personal técnico en cada una de las Baterías Rh 202 en la especialidad de Mecánico de motores, electrónicos y armamento.

35. La novedades en cuanto a operación y al estado del material desplegado perteneciente a las otras fuerzas fueron las siguientes:

1º) BAM CRV

a) El lanzador Roland de Ejército estuvo la mayor parte del tiempo fuera de servicio por falta de repuesto.

b) El personal que lo operaba desconocía aspectos básicos en cuanto a emplazamiento y operación propiamente dicho, como por ejemplo empleo de las contramedidas electrónicas que posee el equipo, uso del IFF, etc.

c) Para la defensa puntual del lanzador se emplearon TRES (3) piezas monotubo calibre 20mm que por su característica, totalmente obsoletas, no justificaban en lo más mínimo el solo esfuerzo de mantenerlas emplazadas e incorporadas al sistema

d) El personal a cargo de estas armas poseía escasos conocimientos operativos.

2º) BAM TRE

a) El personal de la Armada que operaba el material Bofors bitubo, sus conocimientos eran escasos y rudimentarios.

3º) BAM SJU

a) No se registraron novedades.

4º) BAM SCZ

a) El personal de Ejército que operaba el material calibre 30mm desconocía aspectos básicos sobre emplazamiento para implementar una defensa.

5º) BAM GAL

a) No se registraron novedades.

6º) BAM GRA

a) Tanto el personal de la Armada como el de Ejército desconocía aspectos elementales de defensa aérea como así también operación del material.

b) El apoyo técnico de Ejército, a pesar de ser numeroso el personal que poseía, en muchas oportunidades las novedades de motores y de electrónica fueron solucionadas por el personal de Fuerza Aérea.

CONCLUSIONES

36. De las experiencias recogidas en las BBAAMM del continente y especialmente en el Teatro MLV, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1º) Dadas las características de los aviones actuales y su futura evolución para los próximos diez años, el material que poseemos Rh 202 cal 20mm, las Ba 35mm y el Misil Roland se advierte que tendrán una vigencia aproximada de unos DIEZ (10) años más.

2º) Sea cual fuere el dimensionamiento de una defensa antiaérea en una Unidad Aérea en concordancia con su importancia, posición geográfica, grado de amenaza, etc, no justifica la necesidad de integrar los sistemas con material de otras fuerzas.

3º) A los efectos de lograr una defensa balanceada y en profundidad y teniendo en cuenta que cada sistema tiene un radio de acción determinado es necesario establecer una conjunción entre los de tubo y misiles para poder dar respuestas a distintos tipos o condiciones de ataques.

4º) Independientemente de lo expresado en el inciso anterior, y al margen de los sistemas elegidos, es necesario complementarlos con los misiles portátiles superficie-aire, los que brindan flexibilidad al esquema defensivo que de por sí es estático.

5º) Quedó demostrada la efectividad del sistema Rh 202 cal 20mm que posee la Fuerza, contra ataques sorpresivos y a cota mínima que es uno de los problemas más acuciantes de la hora actual, con una relación costo-eficacia sumamente ventajosa.

6º) Quedó demostrada la gran efectividad de las Baterías Oerlikon 35mm, material ya conocido por el personal de la fuerza y que está en servicio desde 1970.



7º) Debido al radio de acción de las armas antes referido, quedó demostrado que una conjunción de cañones de 35mm y misiles Roland es óptimo, restando por cubrir el espacio por encima de las posibilidades de este misil con otro de alcance medio.

8º) Quedó demostrada la efectividad del radar "ELTA".

9º) Quedó verificada la eficacia de las armas de tubo contra blancos terrestres.

10º) El sistema TIGER-CAT, no fue efectivo estando totalmente desactualizado en un teatro de esta naturaleza. Los mismos conceptos para las ametralladoras 12,7mm.

11º) Los resultados de los combates contra el incursor fueron los siguientes:

a) Aviones derribados comprobados 13

b) Aviones derribados probablemente 6

c) Aviones averiados 3

12º) Dichos datos mencionados corresponden, aproximadamente a:

a) Misil Roland 2

b) Misiles portátiles 2

c) Batería 35mm 8

d) Pz 20mm 10

13º) Quedó demostrado, en relación al calibre, el efecto destructor del 20mm debido principalmente a las estructuras muy compartimentadas del avión Harrier, que lo hacen vulnerable.

14º) Los ataques del enemigo en su gran mayoría fueron a muy baja altura, y ante la eficacia de la defensa de corto alcance, se produjeron numerosos ataques con líneas de lanzamiento fuera del alcance de nuestras armas como así también en altura, que ocasionaron significativos daños.

15º) Los escuadrones antiaéreos deben ser dotados, como mínimo con el 50% del total, con personal en función primaria, a los efectos de la instrucción, actualización permanente de conocimientos y mantenimiento del material, completándose el resto con personal de cualquier otra especialidad y recibiendo una instrucción como adscripto (Banda de Música, oficinistas, maestranza, etc).

16º) El personal de tropa y tal como está estipulado en la actualidad debe seguir cumpliendo funciones auxiliares dentro del rol de las Baterías.

Vicecomodoro ALFREDO C AGUIRRE

ANEXO

ALFA: Despliegue de los medios de AAa

DESPLI

UNS	Rh 202	TCM 20mm	Ba 35mm	Cañón 35mm	Lanzador SAM 7
CRV	6	-	-	-	-
TRE	6	-	-	-	-
SCZ	-	8	-	-	-
GAL	9	-	1	2(y)	-
SJU	9	-	-	-	-
GRA	9	-	-	-	-
MLV	9	-	1	-	4
CONDOR	6	-	-	-	2

REFERENCIA:

* Ejército

(y) No se dispuso del director de tiro Sky-Gua
Por no haber sido recepcionado en el país.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
SECC DEFENSA TERRESTRE
JUN 82

"INFORME FINAL"

DEFENSA DE INSTALACIONES

1. Los efectivos afectados a defensa de instalaciones en las BBAAMM de campaña consistieron en el equivalente a una compañía de defensa de nuestra orgánica.

2. Las BBAAMM de CRV y GAL por ser unidades fijas de la fuerza y tener otro tipo de instalaciones el esquema de defensa fue distinto al de las de campaña.

3. Independientemente de ello se obtuvieron las siguientes enseñanzas:

1º) Los efectivos de la Fuerza pueden dar seguridad contra ataques de fracciones menores, principalmente golpes de mano a objetivos claves de la Unidad, como por ejemplo aviones, combustible, armamento, alojamiento del personal, quedando fuera de su alcance el control del área exterior.

2º) La defensa exterior ante ataques de magnitud debe asegurarla la Fuerza Ejército.

3º) Todas la Unidades de la Fuerza en un Teatro de Operaciones deben tener la zona controlada por las tropas de Ejército.

4º) Si bien no se pudieron extraer resultados concretos sobre el particular, ya que el único ejemplo sería el ataque a la BAM Cóndor, el cual se realizó frontalmente con una gran cantidad de efectivos y medios, se comprobó lo siguiente:

a) La aproximación del enemigo la realiza de noche.

b) Utiliza en consecuencia visores nocturnos.

c) Utiliza aparatos de puntería infrarrojos.

d) Emplea el mortero permanentemente.

e) Mientras se aferra en el terreno sigue avanzando.

f) No utiliza granadas de mano.

g) Emplea las ametralladoras como arma de apoyo.

h) Hace uso de bengala.

i) Los grupos están formados por DIEZ (10) hombres que poseen:

- UN (1) lanzador de misiles.
- TRES (3) ametralladoras.
- CUATRO (4) morteros tipo descartables de 51 mm.

j) Comunicaciones.

k) Operan independientemente y son relevados de acuerdo con la situación de combate.

l) Son transportados por helicópteros, logrando una gran movilidad.

PROPOSICIONES

4. Teniendo en cuenta los aspectos señalados y a los efectos de actualizar nuestros sistemas, se propone lo siguiente:

1º) Empleo del mortero, que permita cubrir una amplia zona en profundidad.

2º) Empleo de las ametralladoras emplazadas en lugares claves que permitan el control de un área considerable.

3º) Uso de los visores nocturnos de luz residual, los individuales en una relación de uno cada cinco hombres y también los tipos binoculares con bipode para las posiciones fijas.

4º) Empleo de minas antipersonal en lugares bien delimitados y difíciles de controlar.

5º) Empleo en todo lo posible de los cercos de alambre.

6º) Mantener de noche iluminada todas las zonas, recordando que la oscuridad es un aliado del enemigo y éste lo necesita.

7º) Construir refugios subtérraneos para alojamientos de la tropa como puesto de cabecera de un sector determinado del terreno bajo su responsabilidad.

8º) Tener en cuenta en el esquema defensivo el emplazamiento de las armas antiaéreas ante un eventual empleo de éstas contra blancos terrestres.

9º) Emplear las ametralladoras 12,7 como arma de apoyo.

10º) Incluir en el equipo individual del soldado la pala.

11º) Implementar en las bases de campaña una sala de armas con repuestos y personal técnico para efectuar reparaciones menores y mantenimiento del armamento.

12º) Incluir en la dotación de cada fracción en el terreno o puesto el lanza-bengala.

13º) Incorporar vehículos livianos blindados para todo terreno para dar movilidad y potencia de fuego a la Defensa.

14º) Dotar al personal de equipos de combate livianos y calefaccionados para zona fría, en especial chalecos.

15º) Dotar de helicópteros para lograr una gran movilidad.

Vicecomodoro ALFREDO C AGUIRRE
Sección Defensa Terrestre

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DTO OPERACIONES
JUN 82

"INFORME FINAL"

BUSQUEDA Y SALVAMENTO

Generalidades

1. La Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento (SOBYS) se organizó a partir del 5 Abr 82 de acuerdo con lo establecido en el Proyecto de Reglamento de Operaciones Aéreas de Búsqueda y Salvamento para el desarrollo de Operaciones Militares.

Misión

2. "Realizar la búsqueda, asistencia y salvamento del personal y material en peligro durante el desarrollo de las operaciones aéreas militares, centralizando y coordinando la utilización de todos los medios adecuados y disponibles, a fin de contribuir al logro del objetivo establecido para la FAS".

Organización

3. El CFAS (SOBYS) a efectos de dar cumplimiento a la tarea impuesta emitió el 8 Abr 82 una directiva para todas las unidades dependientes, incluida - MALVINAS. En la misma establecía claramento la Organización, Funcionamiento y Tareas a realizar, durante la búsqueda, asistencia y salvamento del personal y material en peligro (ANEXO ALFA: Directiva 01/82 - CFAS - Sistema de Búsqueda y Salvamento).

4. El 16 Abr 82 el CFAS emitió el Plan de Operaciones y en el Apéndice Nº 2 - "Búsqueda y Salvamento", del ANEXO DELTA "Operaciones", actualizaba y reafirmaba el contenido de la directiva mencionada.

5. En el citado documento se previó la implementación de un Subcentro para MLV, dependiente de la FAS, a efectos de centralizar las operaciones. Ello no fue posible de concretar, por cuanto MLV ya contaba con su propio órgano en la materia, dependiente de otro comando. No obstante se trabajó en armónica coordinación.

6. Por su favorable ubicación en cuanto a la distancia a las islas e infraestructura, el 10 May 83 se crea el Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento ADO. Allí se destinan 2 helicópteros S-61 con capacidad de rescate en el mar, 3 aviones MU-2/60 para búsqueda y el personal idóneo necesario para su funcionamiento.



7. La SOBYS se organizó en base a una Jefatura y a una Sala de Situación, a cargo de un Oficial Jefe y un Oficial Subalterno como Auxiliar.

8. Para la asistencia de BYS en el mar, sobre las rutas de aproximación y retorno de los OOMM, el CAE coordinó con la Armada la puesta a disposición de la FAS de dos embarcaciones, hecho que en la realidad no se concretó y donde la FAA instaló un radiofaro y un VHF multicanal. (TXT 3788 GHO Abr 82 del CAE). (ANEXO BRAVO).

9. Durante las prácticas efectuadas el sistema operó normalmente; no obstante durante las operaciones existieron novedades no pudiendo determinarse si en realidad fue causa de los equipos o de la no atención de los mismos.

10. Por este motivo se estima conveniente la instalación fija de dichos elementos en buques de búsqueda y salvamento y el establecimiento de mejores canales de comunicación (ANEXO CHARLIE).

Desarrollo de las Operaciones

11. El seguimiento de las operaciones en desarrollo se realizó utilizando los mismos elementos con que contó "Puesto de Comando", con el agregado de algunos canales de comunicación propios y algunas graficaciones particulares.

12. Se emitieron 36 órdenes fragmentarias que reflejan la actividad realizada por la SOBYS, destacándose que cada misión de este tipo normalmente incluye varias salidas (ANEXO DELTA).

13. Asimismo se abrió un legajo individual con cada caso de búsqueda donde se registran las principales acciones tomadas.

14. De lo acontecido específicamente en MLV, ~~se desconocen~~ aún los detalles por ausencia de los protagonistas, pero se puede inferir que los inconvenientes principales se incrementaron a mediados de Mayo y después de los hechos de SAN CARLOS. Allí las fuerzas de superficie perdieron rápidamente territorio y se perdió también la libertad de acción para BYS.

15. A partir de ese momento es donde más se sintió el efecto de - la limitada autonomía del material aéreo afectado, la casi nula capacidad de rescate en el mar y la ausencia de aviones de búsqueda.

16. Esto coincidió con el mayor número de pilotos eyectados de la FAS. Hecho que pone aún más de manifiesto la nula capacidad de BYS en las islas y que influyó negativamente en la moral de los pilotos.

17. Para atenuar estas deficiencias se emitió un suplemento del Manual de Superviviencia, dando instrucciones y consejos útiles exclusivamente para las Islas MLV, durante el otoño-invierno (ANEXO ECCO).

18. Asimismo se mantuvo actualizado, a todos los subcentros la posición de las fuerzas terrestres en las islas, para que mediante una debida instrucción se lograra en parte neutralizar la deficiencia de BYS, en el área mencionada.

19. Teniendo en cuenta que mientras las tareas de Búsqueda y Salvamento están en ejecución los tripulantes deben tener las mayores posibilidades de sobrevivir, desde el planeamiento se insistió a las unidades el control de los elementos de supervivencia, primeros auxilios y de señalamiento, (Plan del CFAS - ANEXO DELTA - Apéndice 2 - BYS - Párrafo 10 inciso 5º)).

20. Al comprobarse que la mayoría de las unidades no dieron estricto cumplimiento a algunas de estas tareas ordenadas en el Plan y a que muchos de los inconvenientes surgidos durante las eyecciones y los rescates se debieron a fallas o mal empleo de los equipos individuales, se destacó un profesor de supervivencia a todas las unidades para que asesore minuciosamente a las tripulaciones.

21. Asimismo se le encomendó controlar y sugerir las mejoras necesarias en los equipos, teniendo en cuenta la experiencia recogida de los pilotos eyectados en combate.

Rescate de Tripulaciones

22. En esta materia se pueden mencionar los siguientes hechos:

1º) Hubo CINCUENTA Y SIETE (57) tripulantes que no regresaron de su misión.

2º) Se tiene información de la eyección de DIECIOCHO (18) tripulantes.

3º) De los pilotos eyectados, CUATRO (4) llegaron por sus propios medios a su base de origen o a posiciones de fuerzas amigas.

4º) El enemigo rescató a TRES (3) pilotos nuestros.

5º) Los pilotos no eyectados, y que fueron rescatados sin vida, son SIETE (7).

6º) Los helicópteros de MLV rescataron SIETE (7) pilotos.

7º) Las patrullas terrestres rescataron TRES (3) pilotos.

23. Debe resaltarse que todos los rescates planificados se concretaron con éxito.

24. Como conclusión de los antecedentes expuestos, cabe afirmar que fue bajo el número de tripulantes recuperados en misiones específicas de rescate, y esa deficiencia se debió casi exclusivamente a los inadecuados de los medios aéreos y a la poca eficiencia del Subcentro MLV.



El Personal

25. Solamente los tripulantes de Fuerza Aérea tenían conocimiento de los procedimientos de BYS. El personal incorporado con las aeronaves privadas no fueron adiestrados ni normalizados en las tareas a desarrollar con antelación a las operaciones.

26. Por lo expresado anteriormente se han insumido muchas horas de vuelo en readaptaciones, estandarización y adiestramiento.

27. Por tal motivo se sugiere como necesario para el futuro conformar una reserva aeronáutica a la que se le deberá impartir los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para desarrollar operaciones aéreas eficaces.

El Material

28. Debido a que la Fuerza Aérea no cuenta con unidades específicas de Búsqueda y Salvamento, el Centro Coodinador y los Subcentros fueron organizados en base a los medios aéreos y de superficie puestos a disposición por el CAE y distribuidos según el Agregado Nº 2 de la Directiva 01/82 CFAS.

29. Al respecto cabe mencionar que el material aéreo asignado, UN (1) F-27, UN (1) DHC-6, TRES (3) Bell-212 y TRES (3) Hugues-500 D, no fue el más apto para la búsqueda, asistencia y salvamento en el mar, por performances y equipamiento.

30. Los aviones y helicópteros procedentes del ámbito civil, TRES (3) MU-2/60, DOS (2) S-58 y DOS (2) S-61, tenían mayor aptitud para la operación sobre el mar por cuanto contaban con la mayoría del equipamiento requerido y las performances necesarias.

31. Sugerencias: Formar una Unidad específica con aviones de búsqueda y asistencia y helicópteros de rescate que respondan con sus características a las exigencias de los posibles TTOO; es decir:

1º) Gran alcance: Está demostrado que estas misiones son de duración prolongada por las distancias que normalmente es necesario recorrer.

2º) Movilidad: Deberá verse reflejada también en la capacidad de operación en aeródromos de campaña.

3º) Penetración: Tener capacidad para penetrar en el territorio enemigo utilizando por lo menos contramedidas electrónicas y elementos de navegación autónomos de alta precisión.

4º) No se debe descuidar tampoco a las otras características que distinguen a los medios aéreos.

32. El equipamiento mínimo necesario para realizar operaciones eficaces es el siguiente:

1º) Radioaltímetro c/u 2.

2º) Piloto automático.

3º) Navegar Omega o inercial.

4º) Radar con modos de búsqueda.

5º) Receptor DF - HOMMING de gran alcance.

6º) HF - Multicanal con sistema de seguridad.

7º) VHF de 720 canales c/u 2.

8º) Contramedidas electrónicas.

Apoyo de Otras Fuerzas Armadas

33. La organización de BYS se estructuró teniendo en cuenta el cumplimiento de la responsabilidad de la FAA en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves en todo el Teatro de Operaciones y las aguas jurisdiccionales.

34. A tal efecto se ha coordinado con la Fuerza Ejército y con la Armada Nacional a fin de lograr la participación eficiente de otros medios de superficie en la realización de las tareas.

35. Con el EA no hubo ningún inconveniente y se logró una adecuada coordinación y empleo que satisfizo los requerimientos formulados por la SOBYS. Se destacó el envío de patrullas terrestres en MALVINAS hacia lugares de probable eyección de pilotos cuando no se pudo realizar la búsqueda con medios aéreos.

36. La Deficiencia detectada en el Ejército se limitó a las comunicaciones, donde se pudo apreciar que para mantener la fidelidad y la seguridad con los equipos disponibles, no tenían la rapidez que es de desear en el desarrollo de operaciones aéreas

37. Con la Armada surgió el inconveniente que no aceptó que la FAA ejerciera la responsabilidad innata de la centralización de las operaciones de BYS de las aeronaves y crearon para dicho fin el Grupo de Tareas de Superficie 50.

38. No obstante lo expresado en el párrafo anterior durante las operaciones se realizaron algunas tareas de búsqueda en forma coordinada, sin mayores inconvenientes.

39. Se destacó la búsqueda de superficie efectuada por el AVISO SOBRAL a los tripulantes de MK-62, la del buque BAHIA PARAISO y HERALD (inglés) al desaparecer el C-130 TC-63 y la asistencia brindada a los pilotos eyectados en la zona de Bahía Elefante por personal de la Base Calderón en la Isla BORBON.

Tácticas Empleadas durante las Operaciones

40. Con los medios asignados a BYS la única táctica posible para los aviones fue el vuelo bajo acompañado de un casi absoluto silencio de radio y para los helicópteros el vuelo de contorno, en lo posible en horas de poca luz (crepúsculos) o visibilidad reducida.

Conclusiones Finales

41. Revisar la organización actual de Búsqueda y Salvamento para operaciones militares y tender a centralizarla en una sola unidad rectora.

42. En lo inmediato coordinar estrechamente los procedimientos entre las unidades que cuenten con material aéreo adecuado.

43. Estudiar el reequipamiento de material aéreo teniendo en cuenta las características de los Teatros de Operaciones.

44. Referente a los helicópteros ya existen antecedentes en el Expte Nº 1084424 del 19 Ago 81 de la VII Brigada Aérea y en los Comesines Nº 17765 del 15 Ago 80 y Nº 17344 del 28 Set 81, ambos del Comando de Operaciones Aéreas.

45. Con respecto de los aviones deberá formarse una comisión de especialistas para buscar la mejor solución.

46. Incrementar y estandarizar los conocimientos de BYS en las tripulaciones especialmente pilotos y pararescates.

47. Incrementar para todos los tripulantes los conocimientos de supervivencia en la zona sur del país sobre agua y tierra.

48. Mejorar los equipos de supervivencia individual y colectivo para todo el personal con funciones abordo, tendiendo a estandarizarlos y a buscar en la industria nacional el reemplazo de los componentes perecederos (alimentos, bengalas, etc).

Mayor NORBERTO HECTOR BAROZZA
Jefe SOBYS

ANEXOS

ALFA: DIRECTIVA 01/82 CFAS - BUSQUEDA Y SALVAMENTO
BRAVO: MENSAJES REQUERIMIENTO DE EMBARCACIONES
CHARLIE: EMBARCACIONES PARA BYS EN EL MAR
DELTA: RESUMEN DE ORDENES FRAGMENTARIAS
ECO: SUPERVIVENCIA EN LAS ISLAS MALVINAS
FOXTROT: BUSQUEDA Y RESCATE DE ARMADA



FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO ALFA*
COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
08 ABR 82
COPIA Nº

DIRECTIVA 01/82 CFAS

TEMA: SISTEMA DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO

1. Para ejecutar las tareas de Búsqueda y Salvamento (BYS) se utilizará la organización establecida en el Agregado 1. Cada unidad dependiente de este Comando creará el Subcentro Coordinador correspondiente.

2. Los Subcentros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento (SCCBYS) CRV, SJU, SCZ, MLV, GAL y GRA actuarán mediante la coordinación general que efectúe la Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento (SOBYS) de la Central de Operaciones Aérea (COA).

3. Cada SCCBYS ejecutará en forma autónoma la BYS en un radio de 50 millas de su base.

4. Podrán ejecutar también dichas tareas a distancias superiores siempre que los medios disponibles tengan la capacidad necesaria y que se haya realizado la coordinación previa con la SOBYS.

5. Cuando los medios asignados no sean suficientes o adecuados, se informará de inmediato a la SOBYS del CFAS, quien coordinará y ordenará a quien corresponda la ejecución de la tarea.

6. Mientras vuelen unidades operativas los helicópteros de BYS deberán estar en alerta a 3 minutos o en espera a 30 minutos, según la situación y cantidad de material de cada unidad.

7. Los SCCBYS contarán con el material de vuelo señalado en el Agregado 2.

8. Los helicópteros estarán afectados también a tareas de seguridad y defensa; por lo que deberá preverse una adecuada coordinación de empleo teniendo en cuenta que fueron esencialmente desplegados para operar en BYS.

9. Durante las operaciones se utilizará para los enlaces las frecuencias y codificaciones establecidas para aeronaves y CIC en la Directiva N°01/82 del CODASUR (Apéndice Nº 1 y Nº 2 de los Anexos A B C y D).

TAREAS

10. Los SCCBYS deberán:

1º) Mantener actualizada la situación de los medios aéreos y terrestres de BYS, como así también de cartografía y elementos de información necesarios.

---

* (Copia fiel de la Directiva enunciada)





2º) Mantener graficada a partir de la iniciación del despliegue:

a) Medios aéreos asignados para BYS.

b) Patrullas de salvamento disponibles.

c) Equipos de supervivencia de las tripulaciones.

d) Rutas de aproximación y retorno a los OOMM de las unidades que operen en los TTOO y que estén en su área de influencia.

e) Ubicación de las fuerzas amigas.

f) Información de la ubicación de las fuerzas enemigas.

3º) Coordinar y realizar tareas de BYS a partir de la iniciación del despliegue.

4º) Designar un integrante del SCCBYS para cada reunión previa al vuelo, o en su defecto a un aviador militar que se desempeña como tripulante de los medios aéreos de BYS quien expondrá de acuerdo con la guía señalada en el Agregado 3.

5º) Controlar a partir de la iniciación del despliegue:

a) Que todas las tripulaciones cuenten con elementos de supervivencia, primeros auxilios y de señalamiento adecuados, de tal manera que puedan ser portados, incluso, al abandonar la aeronave en vuelo.

b) El correcto funcionamiento de los equipos de comunicaciones portátiles y elementos pirotécnicos de señales a ser usados en supervivencia.

c) Los elementos de flotación individual o colectiva, según sea el tipo de aeronave a ser usada en las misiones que sobrevolarán zonas marítimas.

6º) Intensificar la actualización de los conocimientos de supervivencia, señalamiento y orientación de acuerdo con el ambiente geográfico de los TTOO.

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante CFAS

Comodoro JOSE A JULIA
JEM FAS

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COPIA Nº
COMODORO RIVADAVIA
16 ABR 82

AGREGADO 1 - ORGANIZACION DE BYS DEL CFAS

A-3

SOBYS

SCCBYS CRV | SCCBYS TRE | SCCBYS SJU | SCCBYS SCZ | SCCBYS GAL | SCCBYS MLV | SCCBYS GRA

SCCBYS ADO

Comodoro JOSE A JULIA
JEM FAS





BUSQUEDA Y SALVAMENTO - ASIGNACION DE MEDIOS

SUBCENTRO	FUERZA AEREA	ARMADA
CRV	F-27 ---------------- T-41 DHC-6 --------------- T-82 BELL 212 ------------ H-88 F-27 ---------------- O/R	
TRE	369 HM -------------- H-41	
SJU	369 HM -------------- H-41 BELL-212 ------------ LQ-CHP BELL-212 ------------ H-86	
SCZ	369 HM -------------- H-37	
GAL	BELL-212 ------------ H-87 S-58 ---------------- LV-OCM S-58 ---------------- LV-OCM	SA-330 PUMA SV-7 SKYVAN (AERONAVAL)
GRA		SA-330 PUMA SV-7 SKYVAN BE-200
MLV/CONDOR	S-61-M -------------- LV-OMG S-61-M -------------- LV-OCL MU-2/60 ------------- LV-ODZ MU-2/60 ------------- LV-OAN MU-2/60 ------------- LV-MOP	
51°10' S 64°32' W		AVISO SOBRAL
52°30' S 65°15' W		AVISO SOMELLERA
	CH-47 --------------- H-91 CH-47 --------------- H-92 BELL-212 ------------ H-83 BELL-212 ------------ H-85	SV-7 SKYVAN



AGREGADO 3 - GUIA PARA LAS REUNIONES PREVIAS AL VUELO BUSQUEDA Y SALVAMENTO

1. A los efectos de unificar los procedimientos e información que se le brinda a las tripulaciones de combate, los responsables de impartir las Reuniones Previas a los Vuelos en los aspectos referido a la BYS, seguirán los lineamientos siguientes:

1º) Informar sobre el lugar en donde se han de redesplegar los helicópteros para las operaciones BYS (si está previsto).

2º) La frecuencia de escucha principal será la del CIC y alternativa 121.5.

3º) Los procedimientos e información que deberá indicar la tripulación son:

a) Tipo de falla.

b) Intención de la tripulación: (eyección-lanzamiento en paracaídas-aterrizaje de emergencia o continuación del vuelo).

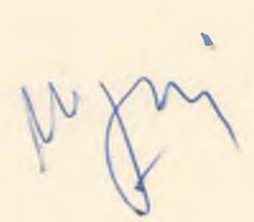
c) El tripulante o el/los numerales tratarán de ubicar geográficamente el lugar del incidente (referencias).

d) Informar al avión retrasmisor, o si es posible al CIC que corresponda.

4º) Las comunicaciones en EGA, siempre tienen prioridad.

5º) Hacer conocer a los tripulantes los perfiles y frente de los helicópteros de BYS.

6º) Hacer énfasis sobre la disciplina que se debe tener para el uso de los radios portátiles, las señales pirotécnicas y los demás elementos que con el uso sufran deterioros en su rendimiento o disponibilidad.





FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO BRAVO
COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS

TRANSCRIPCION MENSAJES

REQUERIMIENTO DE EMBARCACIONES

WRO-MB-3788 (PP)
0-131800
FM BUEOCCT
TO CRVOBJF (XX)

(XX) FAS - ORGANICE EN CRV EL CENTRO COORDINADOR DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO Y EN GAL UN SUBCENTRO DE B Y S. SE HA REQUERIDO ARA EMBARCACIONES MENORES A EFECTOS PARTICIPACION EN OPERACIONES DE RESCATE. PREVEA UTILIZACION AVION F-27 Y AVIONES CIVILES A CONVOCAR POR ESTE COMANDO CON CAPACIDAD DE RELEE PARA POSIBILITAR AL PILOTO DEL AVION EN EGA TRANSMITIR UBICACION QK

BT.-

KNRO L B 4058
0 171800
FM BUEEE COPERAER
TO ESMACON
INFO JEMAYOAR COATALNASUR ESMAYOAR CODASUR COGALMIVINAS COARENAUSTRAL AVEJER IRIZAR JEBAERGEEE JEBAEROGRA FUAERTAR 79 FAS.-
GRS SC
BT.-

QQ
DE CAE PTO REFERENTE TXT 5037 GHO 161140 ABR 82 DE COATALNASUR INFORMATIVO ESTE COMANDO COMA INFORMO SE ENCUENTRA CONSTITUIDO Y FUNCIONANDO EN LA FAS EL CENTRO COORDINADOR DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO CON ASIENTO EN CRV Y SUBCENTROS EN MLV GRA SCZ SJU TRE COMA CON MEDIOS AEREOS ASIGNADOS Y NAVALES SOLICITADOS POR TXT LB 3633 GHO 101710 ABR 82 ORDENADOS POR ESMACON SEGUN TXT 00227 GHO 102050 ABR 82 PTO SIENDO LAS OPERACIONES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO RESPONSABILIDAD PROPIA DE LA FA COMA SOLICITO QUE LOS MEDIOS MENCIONADOS EN EL TXT 5037 GHO SEAN AGREGADOS BAJO CONTROL OPERACIONAL DE CFAS PTO BT.-
OK
BT
TIO MAA LRTTTTIO HH A LAS 0244

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO CHARLIE
COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS

EMBARCACIONES PARA BYS EN EL MAR

1. Para asistencia de BYS en el mar en las rutas de aproximación a los OM, el CAE coordinó con la ARA la puesta a disposición de embarcaciones con radiofaro y VHF. (mje N°3788 GHO 131800 Abr 82).

2. Con tal motivo se instalaron en dos buques radiofaros y equipos de VHF multicanal pertenecientes a la: F.A.S

3. Durante los ensayos en puerto todo funcionó correctamente, pero en la práctica se detectaron las siguientes novedades.

1º) El alcance de los NDB era reducido, unas 15NM. No servía para solucionar problemas de orientación en el mar.

2º) Las frecuencias que emitían no eran recibidas por todos los aviones de combate por las características de algunos equipos de abordo. (Sintonía muy limitada).

3º) La ARA no aceptó emisión contínua durante horarios de operación por seguridad de los buques y estableció emisión discontinua por lapsos tan breves que solo por azar podía utilizarse (Mje 2632 GHO 221200 Abr 82). Apéndice Nº 1.

4º) Los enlaces con los buques siempre fueron a través de la ARA, complicados y faltos de la rapidez, concepto de fundamental importancia en las comunicaciones de la F.A. Ello impidió mejorar el empleo de dicho material.

5º) Los enlaces mediante equipos VHF en frecuencia 121,5, o cualquier otro a coordinar dentro de los 720 canales disponibles, tampoco fue posible de lograr, desconociéndose las causas reales de la falta de comunicación. Los barcos manifestaban estar atentos con el equipo y las tripulaciones aseguraban no haber tenido respuesta a sus llamadas.

4. El ataque sufrido por el AVISO SOBRAL, las reparaciones efectuadas al SOMELLERA y el posterior cambio de este por el IRIGOYEN, sumados a los desenlaces de operaciones y sobre todo la pérdida absoluta del dominio del mar, impidieron conocer en que momentos dichos buques mantuvieron las zonas de estación preestablecidas.

5. Para mejorar su eficiencia, de preveer su empleo en el futuro, se deberá requerir que las embarcaciones para BYS, posean dicho equipamiento con instalaciones fijas propias de la nave, y se deberá establecer un canal de comunicación directa con la SOBYS.



FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO CHARLIE-APENDICE 1
COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS

TRANSCRIPCION MENSAJE ARA PARA EMISION
DE RADIOBALIZAS

FNICKQI
CWSN
XX
E RAPUER PMR 5632

DE RAGRA
QNR 2632
P 221200 ABR 82
CT
QQ
CONFIDENCIAL

/////

192000 COGRUTAR 50.2 CLN
A. PARRAFO 1 ORGANIZACION INCLUIR CLN
SCR/ESTAEROVINAS CF ANSELMI

1 SA-330 (PNA)
B. INCLUIR
2.10 POLITICA EMISION RADIOBALIZAS

2.10.1 HORARIO CLN

EMITIR PERMANENTE ANTE RECEPCION SEÑAL EMERGENCIA PD EN TODO OTRO CASO CMM EMITIR DESDE UNA HORA ANTES SALIDA DE SOL HASTA UNA HORA POSTERIOR PUESTA DEL SOL

2.10.2 DIAGRAMA CLN

SOBRAL EMITIR DURANTE CINCO MINUTOS EN FORMA ALEATORIA DENTRO DE PERIODOS CERO CERO A QUINCE MINUTOS Y TREINTA A CUARENTA Y CINCO MINUTOS HORAS ENTERAS PD SOMELLERA EMITIR DURANTE CINCO MINUTOS EN FORMA ALEATORIA DENTRO DE PERIODOS QUINCE A TREINTA MINUTOS Y CUARENTA Y CINCO A CERO CERO MINUTOS HORAS ENTERAS PD

C. PARRAFO 2.6 MODIFICO FRECUENCIA 270 KHZ POR 1000 KHZ
D. SOBRAL Y SOMELLERA CLN MANTENER ESTACIONES DENTRO AREAS RADIO 20 MN CENTRADAS LATITUDES Y LONGITUDES ORDENADAS CMM RESPECTIVAMENTE.

XX FM COGRUTAR 50.2 TO COATLANSUR COFUERTAR 79 COFUERTAR 80 SOBRAL SOMELLERA SUBJULIAN JEESTAEROVINAS JEESTAEROGAL INFO FUERTAR 79 FUERTAR 80 AVEJER CAE CODASUR COAGRUMALVINAS COARENAUSTRAL.

OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DE OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2500	BELL 212 H-81	SIERRA	PUERTO NAVA-Hell Ejército Argentino	Búsqueda	301232 ABRIL	301410 ABRIL	Se encontró Hell destruido sobre el agua al Sur de CALETA OLIVIA (Pto NAVA), trip y pax fallecidos.
2501	MU-2B LV-ODZ	BRAVO	BAHIA NAZAREDO-Submarino enemigo	Búsqueda	011400 MAYO	011545 MAYO	Requerimiento de Icia: localización probable submarino enemigo. No se encontró nada.
2502	BELL 212 H-88	LIEBRE	47°38' S,64°46' N AVISO SOBRAL CRV-ADO-OM-ADO	Rescate	041220 MAYO	041550 MAYO	- 04 May se realizó búsqueda s/n. - 050955 May 82 se localizó al SOBRAL 30NM al sur de ADO - Rescató Dos heridos y trasladó otro cte; se lo acompañó a Puerto.
2503	MU-2B LV-ODZ	BRAVO	AVISO SOBRAL 47° 38'S 64° 46'S	Traslado médico y 1ros Aux	041300 MAYO	041600 MAYO	Se realizó búsqueda durante 0300Hs s/n ARR en ADO.
2504	DHC-6 T-82	SIERRA	CRV-ADO-OM-ADO AVISO SOBRAL	Traslado combustib y BYS	041358 MAYO	141830 MAYO	Realizó búsqueda durante 0300Hs s/n
2505	F-27	SIERRA 1	CRV-OM-ADO-OM-ADO-CRV	Trasl Sanitario y BYS	041700 MAYO	042200 MAYO	Realizó búsqueda 0500 Hs s/n 051000 May 82. Guió a barcos de apoyo hacia el SOBRAL. 051600 May trasl 8 féretros ADO-EPO
2506	LV-ODZ MU-2B	SIERRA 2	CRV-OM-ADO-OM-ADO-CRV	Búsqueda en el mar	050800 MAYO	051000 MAYO	ARR en ADO posterior CRV Voló 0500 Hs en búsqueda
2507	Hel 2 S61N	LV-OCL LV-OMG	DRY - CRV - ADO	Traslado de material	061400 MAYO	062035 MAYO	Traslado material de Helicópteros para nuevo SCCBYS ADO
2508	MU-2B	LV-ODZ	CRV - ADO	Dispersión	072100 MAYO	072200 MAYO	Se cumplimentó s/n

SECRETO

ANEXO DELTA



OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DE OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2509	MU-2B	LV-ODZ	ADO-SJU-GRA-GAL-ADO	Traslado Mat	080830 MAYO	091400 MAYO	Traer de GRA:Deflectores turbina Grasa y Omega para los S-61-N
2510	MU-2B	LV-OAN	ADO - CRV - ADO	Traslado Per y Mat	081500 MAYO	081900 MAYO	Traslado CP Curtade y elementos de supervivencia para el SCCBYS ADO.
2511	BELL 212	LQ-CHP	CRV - SJU	Traslado Mat	091411 MAYO	091639 MAYO	Queda en SJU hasta que lleguen lo S-58.
2512	MU-2B	LV-ODN	ADO - CRV - ADO	Traslado Mat	100937 MAYO	101445 MAYO	Traslado personal y material SCCBYS ADO.
2513	S 61N	LV-OCL	ADO - LOCAL - ADO	Adaptación	101130 MAYO	101130 MAYO	1er Ten SANCHEZ - Alf FIGUEROA
2514	S 61N	LV-OCL	ADO - LOCAL - ADO	Adaptación	101636 MAYO	101830 MAYO	1er Ten SANCHEZ - Alf FIGUEROA
2515	MU-2B	LV-ODZ	ADO - SJU - SCZ - ADO	Traslado Mat	111000 MAYO	111400 MAYO	Material de supervivencia para los SCCBYS SJU - SCZ .
2516	S 61N	LV-OCL	ADO - LOCAL	Adiestramieto, agua y grua	111030 MAYO	111130 MAYO	1er Ten SANCHEZ - Alf FIGUEROA S Aux DE ZETA - Médico Enfermero.
2517	S 61N	LV-OCL	LOCAL - ADO	ADS NOC	111930 MAYO	112110 MAYO	1er Ten SANCHEZ - FIGUEROA
2518	MU-2B	LV-ODN	ADO - CRV - ADO	Traslado Pers	111430 MAYO	112100 MAYO	Implementación servicio contra incendio en ADO y Meteorología.
2519	S 61N	LV-OCL	ADO - LOCAL	Adiestramiento agua y grua	121100 MAYO	121200 MAYO	Pilotos - Pararescate - Médico y enfermero.
2520	S 61N	LV-OCL	ADO - LOCAL	Adiestramiento nocturno	121930 MAYO	122119 MAYO	s/n
2521	MU-2B	LV-ODZ	LOCAL - ADO	Adiestramiento búsqueda balsa simulada	130930 MAYO	131130 MAYO	Alf QUIROGA Alf MAYER

SECRETO

OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DEL OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2522	MU-2B	LV-ODN	Balsas a da deriva zona PUNTA NAVA MAZAREDO-P CASAMAYOR.	Búsqueda	131745 MAYO	131845 MAYO	Se vieron lobos de mar y peñascos que parecían balsas - Requerimiento Ejército.
2523	S 61N	LV-OCL	Idem	Búsqueda	131815 MAYO	131925 MAYO	Idem resultado anterior
2524	S 61N	LV-OCL SIERRA	Balsas a la deriva zona CABO BLANCO y MAZARREDO	Búsqueda en el mar	140830 MAYO	141030 MAYO	Se verificó que eran pesquero argentinos
2525	MU-2B	LV-ODZ	ADO - CRV - ADO	Traslado Mat	141045 MAYO	141610 MAYO	Traslado elementos 1°Auxilios a ADO
2526	MU-2B	LV-ODN	ADO - SCZ - OM - ADO	Guia Ella IA - 58	151139 MAYO	151430 MAYO	Alf QUIROGA Alf MAYER
2527	MU-2B	LV-ODZ	ADO - TRE - ADO	Traslado Personal y Mat	171127 MAYO	171939 MAYO	Traslado personal y mat para inspección Helicópteros.
2528	MU-2B	LV-ODN	ADO - MOR	Traslado Mat	190910 MAYO	191800 MAYO	Traslado equipo VLF OMEGA a MOR para reparación.
2529	MU-2B	LV-ODZ	ADO - CRV - MOR	Traslado Avión	180920 MAYO	181530 MAYO	Inspección 100 Hs en MOR
2530	MU-2B	LV-ODN	ADO - CRV - ADO	Traslado Pers	180940 MAYO	181400 MAYO	Tripulantes Hels: 1er Ten ARENAS 1er Ten CASTELLI
2531	MU-2B	LV-MOP	ADO - GAL - ADO	Reconoc s/mar	201230 MAYO	201600 MAYO	s/n
2532	DHC-6 F-27	ROMEO 1 ROMEO 2	BAHIA ELEFANTE - ISLA BORBON - GRAN MLV	Rescate Trip M.5 y ARA	291405 MAYO	292040 MAYO	Se rescató My PUGA-Cap DIAZ-3 Ofic ARA- 1 Soldado ARA-urna restos Ten VOLPONI-Se opero desde ADO.

SECRETO



OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DEL OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2533	S 61N	LV-OCL LV-OMG	Evacuación desde Buque BAHIA PARAISO a SCZ	Evacuac Sanit	062209 JUN	070414 JUN	Se evacuaron 131 Pax: Ejército Marina FAA
2534	DHC-6 F-27	ROMEO 1 ROMEO 2	BAHIA ELEFANTE-ISLA BORBON- GRAN MLV	Rescate trip M5 y ARA	281339 MAYO	282149 MAYO	El T-82 estimó llegar al OM y no visualizó la pista. No hubo señales visibles de tierra ni contestaron en VHF Se regresó s/n.
2535	F-27 DHC-6 B-212	NEGRO ROMEO LIEBRE	CRV - CALETA OLIVIA - OM - CRV	Rescate Pil IA-58 Alf VALKO	24may82	24may82	Se lo recuperó fallecido 10Km al Sur de CALETA OLIVIA y 2Km mar adentro.
2536	S-61	LV-OCG	ADO - OM -ADO	Búsqueda y salvamento	24may82	24may82	Subten ABRAHAM en ADO. Se internó en la playa con la bajante y desapareció Se realizaron 3 salidas de S-61 sobre todas las islas y no se lo encontró. El 25 de mayo fue encontrado ahogado al sur de la ría.

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO ECO
COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS

SECCION OPERATIVA DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

SUPERVIVENCIA EN LAS ISLAS MALVINAS

Introducción

1. Sobrevivir en las ISLAS MALVINAS es relativamente fácil pues hay suficiente agua y comida. Abunda el material combustible para lograr calor y realizar señales, habiendo también muchos lugares naturales en los que es posible protegerse.

2. El mayor problema es la quemadura por congelamiento, lo cual es un verdadero riesgo durante los meses de invierno.

3. El propósito de este artículo es complementar y particularizar algunos detalles que están expresados en forma general en el manual de supervivencia para zona fría.

4. Los aspectos a tener en cuenta son los siguientes:

1º) Primeros auxilios.

2º) Refugio.

3º) Señalización.

4º) Agua.

5º) Alimentos.

Primeros Auxilios

5. Sobre este tema no se realizan consideraciones especiales por haber abundante bibliografía al respecto.

Refugios

6. Es muy fácil encontrar lugares aptos para protegerse, pudiéndose conseguir también pieles para abrigo de los animales de la zona. Los lobos y elefantes marinos se los puede cazar con garrotes.

7. Las algas pueden utilizarse para envolver el cuerpo y proveer portección, aún húmedas son útiles.

8. Un doctor sobrevivió a un accidente de aviación en 1976 después de estar 36 horas semisumergido sobre una roca utilizando este método de las algas.



Señalización

9. Son abundantes los elementos de circunstancias existentes en las Islas como para disponer de una aceptable señalización que facilite la búsqueda.

10. Cuando se aprecie cercana la posición del enemigo, el fuego debe realizarse en un pozo de por lo menos 35 cm de profundidad.

11. Use turba para efectuar el fuego inicial y agregue luego los materiales combustibles.

12. Los materiales combustibles más abundantes son las algas marinas secas, los maderos abandonados en las playas y la turba.

13. Casi siempre será posible iniciar el fuego a través de lupas, cristales de aumento o binoculares. Hay muy pocos días en que el sol no brilla. El promedio anual es de 1.600 horas de sol, aproximadamente.

14. El promedio de horas de sol diarias para los meses de abril, mayo y junio son de 3,6 - 2,4 y 1,8 respectivamente.

15. Continuando con la señalización podemos decir que un triángulo de 3 hogueras pueden ayudar a la búsqueda en terreno propio.

16. La perturbación de grandes colonias de pinguinos pueden llegar a llamar la atención del personal dedicado a la búsqueda.

17. El "SKUA ARTICO", que abunda en la zona, acostumbra a volar en círculos sobre los seres humanos, llamando de esa manera la atención de cualquier observador.

Agua

18. Durante los meses de abril, mayo y junio se registran los siguientes parámetros:

MES	LLUVIA	NIEVE O AGUANIEVE	GRANIZO
ABRIL	49 mm (20 días)	5 días	4 días
MAYO	56 mm (23 días)	10 días	6 días
JUNIO	47 mm (21 días)	12 días	4 días



19. En cualquiera de las dos grandes islas hay varios ríos pequeños y fuentes de agua fresca. Generalmente no hay problemas de contaminación de aguas excepto donde hay una gran concentración de ovejas.

20. Algunas alternativas para buscar agua son:

1º) Cavar en la tierra y dejar que brote el agua, la napa normalmente no es profunda.

2º) Usar un desalador químico y seguir las instrucciones.

3º) Derretir la nieve que se encuentra, si es posible hervir el agua y agregar una pizca de sal de su equipo para reponer la pérdida.

4º) No beber nunca agua de MAR.

Alimentos.

21. Es amplia la lista de alimentos que se puede conseguir.

22. Caza:

1º) Ganso: La mayoría de los gansos pueden ser comidos. El tipo Kelp, de ser posible, debe comerse en última instancia ya que produce o puede llegar a producir dolor de estómago. Este tipo es reconocible ya que el macho es totalmente blanco con patas amarillas y manchas negras. La hembra tiene un barreteado negro y cuello blanco, con una mancha marrón adelante, tiene un anillo blanco alrededor de los ojos y pico, pluma y tronco blanco. Suele verse siempre en parejas.

2º) Pato crestudo patagónico: Hay un gran número. El pato malvinense,que no puede volar, por lo cual se lo reconoce, tiene los mismos inconvenientes que el ganso Kelp.

3º) Los conejos abundan en las otras islas, especialmente en Isla NUEVA, BEAVER, WECLDELL, etc.

4º) Liebres:Pueden encontrarse alrededor de las pistas de aterrizaje o lugares planos.

5º) No coma los pájaros marinos (gaviotas, petreles, etc), salvo que no haya alternativa. Los Albatros pueden comerse, así como sus huevos en setiembre y octubre.

23. Pezca:

1º) Truchas: Prácticamente en todos los ríos se pueden pescar truchas. Puede ser pescada con anzuelo encarnada con lapas, almejas o trozos de papel metálico de cigarrillos.

2º) Salmonete gris: Puede ser obtenido en la mayoría de las playas. Nadan en aguas poco profundas, en algunos casos en menos de 0,60 m.



3º) En los ríos, se puede hacer algún tipo de bloqueo con piedras grandes para que los peces queden en los pozones u ollas que se forman de esa manera. Este es un método muy usado por los isleños. El rango de mares es de 1,5 a 2 m en el Este y de 2,5 a 4 m en el Oeste.

24. Crustaceos:

1º) Hay muchas almejas en las rocas, aún en PUERTO ARGENTINO.

2º) Lapas: Abundan.

3º) Langostas y cangrejos pueden encontrarse en las MALVINAS cerca de la entrada de PUERTO HOWARD.

4º) Se puede pescar Krill, teniendo en cuenta las mareas. Son pequeños animales rojos de 5 cm de largo. Nadan en agrupaciones tupidas de alrededor de medio millón de unidades por cada m3, son muy buenos. Es aconsejable cocinarlos en agua hirviendo unos 5 minutos.

25. Pinguinos: Hay cinco clases de pinguinos en las MALVINAS, pero solamente el GENTOO, permanece todo el año. Por todos los alrededores abundan los pinguinos. La carne no es sabrosa, pero es comible. Los huevos son nutritivos y pueden ser conservados en la arena.

26. El pinguino es fácil de agarrar, especialmente al final del día cuando regresa cansado del mar, después de haber pescado Krill. Sus picos pueden ser abiertos y se puede sacar de adentro de ellos Krill que puede comerse. Los huevos los poenen usualmente en nidos hechos en cuevas o pozos durante setiembre y octubre.

27. La carne del cormorán (ave) tiene sabor agradable.

28. En las islas grandes hay ganado vacuno, alguno de los cuales pueden estar en estado salvaje.

29. Oveja, este animal abunda, hay más de 600.000 cabezas en las islas. Los corderos aparecen próximo a la Navidad.

30. Vegetales: Hay muchos vegetales silvestres comestibles.

1º) Algas marinas, se recomienda hervirlas previamente.

2º) Raíces de turba; hervidas tienen un sabor agradable.

3º) La mayoría del cesped existente en las islas es comestible.

4º) Papas y apio silvestre se puede encontrar en viejos o abandonados establecimientos.



Precauciones Generales

31. Clima: El invierno antártico está comenzando en estos momentos y es cuando el clima se pone de lo más variable e impredecible.

32. El viento es lo más problemático, pués el promedio para los meses de abril, mayo y junio es de 20 Km. Pero hay pequeños valles donde el promedio no supera los 4 Km.

33. La ventaja de los vientos fuertes es que seca la ropa, algas y cueros con facilidad, pero tiene el inconveniente de aumentar la sensación térmica aumentando el peligro de congelamiento.

34. Animales: Algunos animales deben ser tratados con precaución:

1º) Leopardo marino: Se lo distingue por sus marcas en el cuello, sus largos dientes y las manchas en la zona ventral. Se tiene conocimiento que ataca a algunos animales chicos, a niños y a hombres pequeños. Es un animal pesado a quien no se debe dar la espalda. Suele matar pinguinos solo por placer y no para comer.

2º) Elefante Marino: Es peligroso solamente por su elevado peso (hasta 5 ton) por lo que puede rolar sobre el humano con las consecuencias previsibles.

3º) Skua: Pájaro pequeño de alas marrones y manchas blancas en el pico. Cuando vuela rasante puede llegar a atacar a corderos, niños o humanos heridos.

35. Conclusiones Finales: La supervivencia en las Islas MALVINAS es perfectamente posible. Hay mucha agua y comida. Hay muchas algas. Hay muchas maneras de llamar la atención, como así también de pasar desapercibido. No comer grasas. Tomar las máximas precauciones para no exponerse al frío o la escarcha.



FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO FOXTROT
COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS

BUSQUEDA Y RESCATE DE ARMADA

DE RAPUER PNR 4652
O - 181303
BT

COPERAER O - 171800 NOTAL CLN BUSSQUEDA Y RESCATE EN EL MAR RESPONSABILIDAD COPERVALES PD AREA ATLANTICO SUR INCLUSIVE MAR ARGENTINO PD RESPONSABILIDAD BUSQUEDA Y RESCATE ES DE COATLANSUR PD REFERENCIA RESOLUCION COMITE MILITAR 1/69 XX FM COATLANSUR TO JESMACON INFO JEMAYOAR ESMAYOR JEMAFUAER COFUERTAR 79 COCUAMILVINAS COAVIAVAL COARENAUSTRAL AVEJER COESCUAPO SOBRAL SOMELLERA IRIZAR CAE CODASUR COGRUTAR 80.1 JEBAEROGRA

NRO IB-4037

O 17140 ABR 82
FM BUEOCCT
TO CFAS
INFO GALCFAS GRACFAS CRVOBJF SJUCFAS TRECFAS MLVOBJF
GRS SC
BT.-

QQ
DE CAE PTO INFORMO ARA AFECTO A TAREAS DE BUSQUEDA Y RESCATE GRUPO DE TAREAS SUPERFICIE 50.1 INTEGRADA POR: BUQUE ALFEREZ SOBRAL CON DIEZ (10) BUZOS, ELEMENTOS DE SALVAMENTO Y RADIOBALIZAS QUE SE ENCONTRARA EN LATITUD 52 GRADOS 30'S - LONGITUD 65 GRADOS 16' W EL 191000 ABR COMA EL BUQUE SOMELLERA CON SEIS (6) BUZOS, ELEMENTOS DE SALVAMENTO Y RADIOBALIZAS QUE SE ENTRARA EN LATITUD 50 GRADOS 10'S - LONGITUD 64 GRADOS 32' W - EL 190200 ABR Y BUQUE IRIZAR PARA TAREAS DE BUSQUEDA RADAR QUE SE INCORPORARA OPORTUNAMENTE QK
BT.-

XCODAZUR KK
DE RAPUER PNR 4136

BT
QQ - 1611CONFIDENCIAL
BT

ORDEN OPERACIONES NRO. 01 "C"/82 COATLANSUR

REFERENCIAS

PLAN DE BUSQUEDA Y RESCATE NRO. 01 "C"/79 CON

PARRAFO SITUACION

DE LA EJECUCION DE LOS PLANES EN VIGOR SURGE LA NECESIDAD DE ADOPTAR MEDIDAS COMPLEMENTARIAS AL PLAN DE REFERENCIA QUE ASEGUREN LA PROTECCION DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO MARITIMO.-



FUERZAS AMIGAS

UNIDADES AEREAS DE EJERCITO Y FUERZA AEREA CMM BUQUES MERCANTES Y PESQUEROS Y AERONAVES CIVILES NO AFECTADAS AL TOAS

PARRAFO MISION

EJECUTAR OPERACIONES DE BUSQUEDA SALVAMENTO Y RESCATA DE UNIDADES DE SUPERFICIE CMM AEREAS Y TRIPULACIONES EN EMERGENCIA A FIN DE CONTRIBUIR AL MANTENIMIENTO Y RECUPERACION DE LOS MEDIOS EMPLEADOS EN EL TOAS

PARRAFO EJECUCION
GRUPO TAREA SUPERFICIE 50.1
ESTE GRUPO ZARPARA DE PUERTO BELGRANO Y PUERTO DESEADO ALISTADO PARA SALVAMENTO Y RESCATE CMM EN ESTACIONES ASIGNADAS PERMANECERAN CON REFERENCIA EYECCION O ATERRIZAJE AERONAVES Y/O EFECTUARAN BUSQUEDA RADAR PD NO INGRESARA A ZONA RADIO 200 MILLAS DESDE LATITUD 51.40 S LONGITUD 59 30 W SALVO CUMPLIENDO TAREAS SALVAMENTO U ORDEN EXPRESA.
U.T. 50.1.1. (ALFEREZ SOBRAL) EN DESEADO CMM EMBARCARA CMM SEIS BUZOS CMM DOS DE (SOMELLERA) CUATRO DE (ELMA CORDOBA) CON ELEMENTOS SALVAMENTO CMM RADIOBALIZA PROVISTA POR F.A.A. PD ZARPARA 180800 ABR ESTACION LATITUD 52 30 S LONGITUD 65 16 W CMM ETA 191000 ABR PD

U.T. 50.1.2. (SOMELLERA) EN PUERTO BELGRANO CMM EMBARCARA SEIS BUZOS Y ELEMENTOS.SALVAMENTO CMM UN MEDICO CMM DOS BUZOS Y ELEMENTOS PARA (SOBRAL) PD ZARPARA 131000 ABR REUNION CON (SOBRAL) EN DESEADO TRANSFIERE CARGA Y PERSONAL CM EMBARCA RADIOBALIZA PD ETD DESEADO 180800 CMM ESTACION LATITUD 50 10 S LONGITUD 64 32 W ETA 190200 ABR PD U.T. 50.1.3. (IRIZAR) EN PUERTO BELGRNAO SE INCORPORARA OPORTUNAMENTE PARA TAREAS DE BUSQUEDA RADAR O LAS QUE OPORTUNAMENTE SE ASIGNEN.

GRUPO TAREAS AERONAVAL 50.2 CMM ESTE GRUPO ALISTARA Y DESPLEGARA UN BE-200 CMM UN BE-80 CMM UN SKYVAN (PNA) Y TRES HELICOPTEROS SA-330 (PNA) PD MANTENDRA EN MAXIMA DISTANCIA PD CASO NECESARIO DISPONDRA UN L-188 / F-28 PD

INSTRUCCIONES DE COORDINACION
COMANDANTE GRUPO AERONAVAL INSULAR CMM COORDINARA CON COMANDO DEFENSA AEREA SUR MUTUA COMPLEMENTACION PARA CUMPLIMIENTO DE MISION CMM DESIGNARA COMANDANTE EN ESCENA EN FUNCION CAPACIDADES BUSQUEDA RESCATE Y COMUNICACIONES UNIDADES PARTICIPANTES.
COATLANSUR MANTENDRA ACTUALIZADA PSM BUQUE HOSPITAL (A.R.A. BAHIA PARAISO) EFECTOS FACILITAR TAREAS EVACUACION.

ADMINISTRACION Y LOGISTICA

SEGUN ORDENES RESPECTIVOS COMANDOS ADMINISTRATIVOS

COMANDO Y COMUNICACIONES
SERA OCT COMANDANTE G.T. 50.2 CN MARTINI EN BAEROGRA PD ERCA RAGRA PD OCT EMITIRA INSTRUCCIONES PARTICULARES DE COMUNICACIONES CMM UTILIZACION RADIOBALIZA Y RADAR
XX FM COATLANSUR TO COFUERTAR-79 COAVIAVAL COCOANTAR SOBRAL SOMELLERA INFO JEMAYOAR JEESMACON EMAYOR JEMAFUAER COGUAMILVINAS COARENAUSTRAL CAE AVEJER CODASUR IRIZAR JEBAEROGRA FUERTAR-79

TRANSMITIO

 AGHCI CARRIERS JV

FUAER DE RACEL BNR 5811
P 192000
FM COGRUTAR 50.2
TO COATLANSUR SOBRAL SOMELLERA JESTAEROVINAS JESTAEROGAL SUBJULIAN
INFO COFUERTAR 79 COFUERTAR 80 COCOANTAR JEMAYOAR EMAYOAR JEMAFUAER COAGRUMALVINAS COARENAUSTRAL CAE AVEJER CODASUR IRIZAR FUERTAR 79 FUERTAR 80

BT

QQ
CONFIDENCIAL
INSTRUCCIONES PARTICULARES DE LA ORDEN DE OPERACIONES NRO 01/82 "C"

COATLANSUR

1.- ORGANIZACION
SCR B.A.M. COMODORO RIVADAVIA JEFBASE

MEDIOS A CONFIRMAR POR FAS

SCR PREFECTURA SAN JULIAN CF NOVAIS

MEDIOS A CONFIRMAR POR FAS

SCR ESTAEROGAL CF BOIX

MEDIOS A CONFIRMAR POR FAS

1 SA-330 (PNA)

1 SV-7 (PNA)

SCR BAEROGRA CC SOLA

1 SA-330 (PNA)

1 SV-7 (PNA)

1 BE-200

1 BE 80

1 F-28 / L-188 (A REQUERIMIENTO)

RA SOBRAL (EN LAT. 5010 S LONG. 6432 W)

ARA SOMELLERA (EN LAT. 5230 S LONG 6515 W)

2.- INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES

2.1.- LIGAZON ENTRE CCR Y CEE

2.1.1.SIENDO EL CEE UN BUQUE CMM SE LIGARA CON LA ERCA EN LAS SIGUIENTES FRECUENCIAS EN FORMA PERMANENTE

0901 A 1100 (HOA) 8236.4 KHZ (A3J)

1501 A 1700 (HOA) 8236.4 KHZ (A3J)

1101 A 1500 (HOA) 12333.5 KHZ (A3J)

1701 A 0900 (HOA) 4123.6 KHZ (A3J)

LA ERCA EVACUARA EL TRAFICO AL CCR

2.1.2 SI EL CEE ES UNA AERONAVE CMM UTILIZARA LAS MISMAS FRECUENCIAS CON EXEPCION DE LA AERONAVE DE PNA SV-7 QUE CUBRIRA PERMANENTE

0001 A 1200 7770.0 KHZ (A3J)

1201 A 2400 3023.5 KHZ (A3J)

2.2. LIGAZON ENTRE CCR Y BASES DE FAA Y ARA DE INTERES PARA LAS OPERACIONES

TNP-TT-RED DE PNA

2.3. LIGAZONES EN LA ESCENA

121.5 MHZ A3 PERMANENTE

243.0 MHZ A3 ALTERNATIVA

282.8 MHZ A3

CANAL 67 VHF / FM ENTRE UNIDADES DE SUPERFICIE

2.4. LIGAZON CON NAUFRAGOS Y/O BALSAS SALVAVIDAS

8364.0 KHZ EN A1/121.5 MHZ EN A3 / 243.0 MHZ EN A3

2.5. FRECUENCIAS DE USO INTERNACIONAL

500.0 KHZ EN A1	121.5 MHZ EN A3
2182.0 KHZ EN A3	156.8 MHZ EN F3
8364.0 KZ EN A1	24.0 MHZ EN A3

ESTAS FRECUENCIAS SERAN CUBIERTAS POR UNIDADES DEL GT 50.1 Y LA ERC AL RECIBIRSE EL PRESENTE CMM LA ESTACION Y UNIDADES INFORMARAN AL CE QUE FRECUENCIAS CUBREN EN RECEPCION Y CUALES EN RECEPCION/ TRANSMISION



2.6. RADIOBALIZAS EMBARCADAS
:CUBRIRA FRECUENCIA 270. KHZ CON

CARACTERISTICAS DE EMISION GOLF IFOMARL 1
SOMELLERA : CUBRIR FRECUENCIA 1700 KHZ CON

ARACRISICAD EMISION PAPA ALFA ROMEO EN A1
2.7. RADIOLOCALIZACION EN VF/U/HF

LAS UNIDADES CON EQUIPO DE RADIOLOCALIZACION APROVECHARA AL MAXIMO SU CAA AA OBTENER SITUACION DE LAS EMISIONES DE SOCORRO QUE HAN DETECTADO

2.8. INDICATIVOS

CUMPLIR AGREGADO 2 - -38:3 5 DEL ANEXO "C" DEL PLAN ESQUEMATICO -NRO 1' /82 OATLANSUR Y SU CONTRIBUYENTE PLAN DE OPERACIO- NES 2''' /82 FUERTAR 79 AGREGADO 2 APENDICE ANEXO DELTA

2.9. AUTENTICACION

CUMPLIR PROCEDIMIENTO ILEFNC DE AUTENTICACION DE ACUERDO AL APENDICE 6 DEL ANEXO "C" PLAN ESQUEMATICO NRO 1'''/82 DE COATLANSUR Y SU CONTRIBUYENTE PLAN DE OPERACIONES NRO 2''S''/82 FUERTAR 79 ANEXO "D" PUNTO 7.C

3.- SEDE COGRUTAR 50.2 (CCR) EN C.O.C. AEROGRA
BT
V
QK
BT.-

TTTTIO DSP 200341 HOA

CORRESPONDE SERIAL 049



FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DTO OPERACIONES
JUN 82

"INFORME FINAL"

VYCA

1. La evaluación particular del desempeño operativo de la actividad VYCA, dependiente de cada base de despliegue, fue elevada dentro de cada información de las respectivas unidades.

2. Asimismo, no se posee documentación operativa del Escuadrón de Radar que operó en las MALVINAS; no obstante se puede extraer algunas conclusiones del análisis de la información referida por el CIC a la FAS durante el desarrollo de las operaciones y de los informes del personal recuperado posteriormente.

3. En general la actividad de radar en la FAS se realizó a través de los medios pertenecientes al Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo que fueron asignados de la manera siguiente:

1º) Un Escuadrón de Radar Móvil en los siguientes sectores de Defensa Aérea (Material Westinghouse AN/TPS 43 - W 430):

a) COMODORO RIVADAVIA.

b) RIO GALLEGOS.

c) RIO GRANDE.

d) MALVINAS.

4. Posteriormente se agregaron, bajo control operacional de la FAS y operados por personal de Fuerza Aérea, cuatro radares CARDION MK II "ALERT" pertenecientes al Ejército, lo que fueron instalados en las siguientes Bases Aéreas.

1º) ISLAS MALVINAS.

2º) BAM SAN JULIAN.

3º) BAM SANTA CRUZ.

4º) IX Br Ae - Como repuesto y pañol de MLV.

5. Los radares así destribuidos permitieron el control de los vuelos en altura, FL 300, prácticamente en toda la costa y zona de responsabilidad y el apoyo del cruce entre las islas y el continente. A media y baja altura permitieron llevar la situación aérea en general y particular en cada base, dentro de sus respectivos alcances.



6. El uso dado al radar, en general fue de Detección, Identificación, apoyo al Control del Tránsito Aéreo y apoyo a las Misiones Aéreas de Combate; el radar de MLV sumó esas a tareas las de Identificación, guiado táctico, apoyo en combate aire-aire y en una función atípica, detectando barcos en el horizonte.

Organización

7. La organización adoptada para los Escuadrones Móviles resultó efectiva, ya que les permitió adaptarse al contexto particular de cada una de las unidades de las cuales dependían o, para el caso de actuar aislados, asegurar sus necesidades de apoyo. Cada Escuadrón estaba conformado de la siguiente manera:

1º) Servicio Operativo:

a) Sección Operaciones.

b) Sección Comunicaciones.

2º) Servicio Técnico:

a) Sección Mantenimiento de Radar.

b) Sección Mantenimiento Grupos Electrógenos.

3º) Servicio de Seguridad:

a) Sección de Seguridad.

b) Sección Alojamiento Personal Tropa.

4º) Servicio Logístico:

a) Sección Abastecimiento.

b) Sección Transporte.

c) Conservación de Instalaciones.

8. Dicha organización y la capacidad del personal destinado permitió asimismo, para el caso del Escuadrón destinado en MLV, extender sus funciones a las siguientes áreas en apoyo de otras unidades:

1º) Apoyo técnico y operativo al radar de Ejército.

2º) Apoyo de reparación y enlaces de comunicaciones.

3º) Reparación y enlaces de comunicaciones.

4º) Transportes varios.

5º) Transportes de correo.



6º) Reparación de vehículos de otras unidades/servicios.

7º) Transporte de heridos.

8º) Provisión de comida caliente a diversas secciones de líneas adelantadas.

9º) Refuerzo del servicio Contra Incendio de PUERTO ARGENTINO.

10º) Otros.

Personal

9. El personal de dotación, pertenece en su mayoría al Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo. Asimismo se contó con personal del Grupo 1 Vigilancia Aérea Escuela (Especialmente en los CIC) y especialista VYCA destinados en otras unidades, de acuerdo con la siguiente distribución:

	CRV	MLV	GAL	GRA	SJU	SCZ
Of Jefes	1	1	1	1	1	-
Of Subalt	7	6	7	6	3	2
Subof	28	26	14	18	4	2
Soldados	16	17	4	8	-	-
TOTAL	52	50	26	33	8	4

Sitio y Evaluación del Radar

10. La relación de los sitios de radar siguió el criterio general de obtener la máxima detección a cotas bajas, en especial para atender las posibles amenazas provenientes del Este; la situación particular de cada uno fue la siguiente:

1º) Radares Westinghouse AN/TPS 43 - W 430 (Fuerza Aérea):

a) MLV: Buena detección en general a excepción del sector comprendido sobre el radial 270º, donde a cotas bajas la orografía introducía pantallas de detección radar y VHF.

b) CRV: Buena detección hacia el E, lo que permitió usar el radar con "Tilt" de antena negativa, logrando mayor alcance a cotas bajas en el sector 030/170. En el resto con cluter cercano.





c) GRA: Buena detección en los 360°, excepto en la zona sur donde un sector de ecos a 40 NM producía pérdidas de detección a cotas bajas.

d) GAL: Se utilizó el mismo sitio de radar empleado para el operativo "Comprobación" en la BAM GAL con buena detección en el sector 060º/270º e interferido por la barda norte, en el sector 270º/060º.

2º) Radar CARDION (Ejército) en:

a) SCZ: El sitio de radar se eligió para apoyar la operación de los aviones basados en SCZ y alerta a la Ae desplegado en la zona. Buen rendimiento a niveles medios y altos. A niveles bajos se observó interferencias por el terreno circundante.

b) SJV: Idem al anterior. Al estar colocado en una altura del terreno se logró un buen cubrimiento en el sector E, lo que permitió apoyar correctamente la operación aérea, sobre todo en la recuperación de los aviones que volvían en misiones de combate.

Adiestramiento

11. La necesidad de desplegar la cantidad de radares mencionada hizo necesario recurrir a oficiales y suboficiales de distintos niveles de adiestramiento, incluidos alumnos de los cursos VYCA, para cumplimentar los distintos requerimientos.

12. La distribución de personal en los diferentes niveles de adiestramiento se hizo teniendo en cuenta la complejidad de tareas de cada radar. Un factor que influyó positivamente fue la capacidad del personal de los distintas especialidades para el mantenimiento y operación del radar desplegado, adquirida durante el año 1981 en la BAM GAL y en los numerosos despliegues realizados desde la creación de la unidad en año 1978.

13. El esfuerzo realizado durante el conflicto, de apoyar H 24 las exigencias operativas de la guerra, permitió un conocimiento más completo del equipamiento por parte del personal, pero el mismo tiempo se evidencia ahora como imprescindible nivelar los conocimientos en forma más organizada y académica, para eliminar los errores producidos por el aprendizaje en condiciones límite.

14. Sobre este particular se aprecia como realmente oportuno y válido el requerimiento efectuado por el Grupo 1 de Vigilancia Aérea Escuela para adquirir un entrenador de radar, lo que hubiese permitido contar con personal entrenado en calidad y cantidad suficiente, para éste o cualquier otro conflicto. Dicho requerimiento fue oportunamente desestimado (Expte 1115247 Nov 79) por el EMGFA.

15. Una de las deficiencias más señaladas por los pilotos que actuaron sobre las islas, sobre todo durante ataques masivos, es la limitada capacidad de control por radar, especialmente para los aviones que se ven empeñados en combate aire-aire. Este es un aspecto sobre la cual no se tiene experiencia previa y que es necesario incluir dentro de los planos de instrucción y comprobación.



16. No obstante, es necesario tener en cuenta la cantidad de consolas disponibles y la distancia entre los aviones entre sí y entre éstos y el radar, lo que hacía que prácticamente se trabajara dentro de los límites técnicos de la discriminación de radar. Asimismo cada sección usaba el mismo indicativo, IFF y frecuencia de radio, lo que aumentaba la confusión.

17. Otro de los aspectos más criticados de la actuación del radar, es en su uso para el control del Tránsito Aéreo. Para la mayoría de los sistemas de aviones de combate el radar mantuvo comunicaciones excesivas, mientras que para los aviones de transporte o aviación en general, el sistema VYCA no ejerció un correcto control del movimiento aéreo.

18. Esta diferencia de juicios parte también de conceptos de uso distintos. Evidentemente el control del Tránsito Aéreo se realiza a tráves de los organismos de control clásicos materializados por la MITA, en cada CIC, mediante el correcto uso de la Directiva CIRRUS. El radar, que no está concebido para Tránsito Aéreo, sirve entonces para la Vigilancia, Identificación y demás tareas de la DA, a través de la MIG dependiendo del CIC, en este caso.

19. No obstante, es conveniente que, aprovechando las capacidades del equipamiento, los controladores pueden también asumir ciertas responsabilidades del Tránsito Aéreo, para lo cual este conflicto evidenció como necesario el incluir dentro del programa de instrucción y adiestramiento del personal operativo, materias referidas al control del Tránsito Aéreo.

20. Otra de las deficiencias detectadas fue el uso abusivo de comunicaciones dentro de los enlaces de control radar (sobre todo usando indicativos personales) lo que saturaba la frecuencia y obstruía el control. Es necesario recalcar y practicar una disciplina radioeléctrica estricta. En ese sentido se destaca que las comunicaciones entre los aviones ingleses eran prácticamente monosílabos.

21. Una de las enseñanzas más señaladas, que desde el punto de vista VYCA dejó este conflicto, es la necesidad de que el personal que se desempeña en el CIC conozca las funciones VYCA integralmente, con un correcto conocimiento de las deficiencias y capacidades de todos los componentes del sistema y no solamente de uno de los componentes, que para este conflicto en particular fue el de menor empleo.

22. De acuerdo con lo informado por el personal que actuó en MLV (Se deja constancia que falta el informe final del Jefe de Escuadrón radar), se produjeron numerosas desinteligencias entre la actividad radar y el CIC, lo que se tradujo en demoras para manejar correctamente la información.

23. Las dificultades más señaladas son:



1º) Falta de información sobre las Ordenes Fragmentarias en tiempo oportuno, lo que impedía la identificación y apoyo a las misiones. (Por Ej: el avión decía.... "estoy en punto A instrucciones", desconociéndose totalmente los detalles de la misión) con el consiguiente desconcierto y pérdida de tiempo.

2º) No se aprovechó correctamente la experiencia del personal de radar y la vivencia que sobre la situación aérea tenía, en tiempo real.

3º) Se atribuyó frecuentemente a interferencias electrónicas enemigas el movimiento que sobre móviles aéreos daba el radar como incursiones de helicópteros; comprobándose posteriormente que esta última apreciación era la correcta.

Guerra Electrónica

24. Contrariamente a lo que generalmente se esperaba, el enemigo no utilizó CME activas y en ningún momento comprometío la detección del radar o radio. Solamente en una oportunidad fue fehacientemente comprobada una interferencia, (sector interferido por CME desde un helicóptero) en el radar CARDION de Ejército y en VHF durante el ataque a Bahía AGRADABLE.

25. Sobre el continente hubo en tres oportunidades alarma de CME pero la falta de continuidad en las mismas impidió confirmarlas y sacar enseñanzas válidas.

26. Las CCME tomadas por el personal de radar en las islas negó, con todo éxito, la utilización por parte del enemigo, el uso de cohetes antiradar contra el radar WESTINGHOUSE (FAA) y CARDION (Ejército).

Conclusiones

27. El conflicto con GRAN BRETAÑA actualiza las previsiones que sobre la importancia de la actividad VYCA y Guerra Electrónica en general vinieron formulando los especialistas en muchas oportunidades, con distinto éxito. No se pueden concebir Operaciones Aéreas sin el conocimiento exhaustivo y empleo adecuado de esas disciplinas, verdaderas especialidades, que no pueden ser juzgadas al nivel de las materias informativas que imparten los distintos cursos de la EAM y ESGA.

28. Se hace necesario entonces y el resultado ponderado de la operación VYCA así lo aconseja, que la Fuerza Aérea defina y actualice los objetivos de estas disciplinas, para lograr que las actividades de apoyo operativo constituyan un todo, acorde con la capacidad del medio aéreo y apoyo de su eficacia.

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA

ANEXOS:

"ALFA":	HORAS Y PORCENTAJES
"BRAVO":	PERSONAL DESPLEGADO EN "COMODORO RIVADAVIA"
"CHARLIE":	PERSONAL DESPLEGADO EN "ISLAS MALVINAS"
"DELTA":	PERSONAL DESPLEGADO EN "RIO GALLEGOS"
"ECO":	PERSONAL DESPLEGADO EN "RIO GRANDE"

ANEXO "ALFA"

RADAR EN	DIAS OPERATIVOS	HORAS Y PORCENTAJES					CANTIDAD DE PLOTEOS EVALUADOS
		OPERATIVAS	EFECTIVAS EN CONTROL	FUERA DE SERVICIO			
				POR MANTENIMIENTO	POR VIENTO	POR TECNICA	
GAL	78 desde 02 Abr 82 hasta 18 Jun 82	1.872	1.760 93,95%	2600 hs 1,40%	6830 hs 3,65%	1732 hs 1%	2.571
GRA	71 desde 11 Abr 82 hasta 22 Jun 82	1.704	1.494 88%	0620 hs	8820 hs	1945 hs	1.060 (202 Chilenos) 6 estimados Ingleses
CRV	73 desde 08 Abr 82 hasta 20 Jun 82	1.752	100%		22 detenciones	25 interrupciones	3.373
MLV	71 desde 05 Abr 82 hasta 14 Jun 82		Estimado 95%	S/D	S/D	Estimado 3600 hs	S/D Se controló la situación aérea general en la isla y sobre la flota enemiga
SJU	39 desde 08 May 82 hasta 17 Jun 82	936	Aproximadamente 900	0600 hs	0700 hs	2400 hs	1.398
SCZ	28 desde 17 May 82 hasta 13 Jun 82	672	Aproximadamente 405	S/D	2400 hs	S/D	864

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA



FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO "BRAVO"

PERSONAL DESPLEGADO EN "COMODORO RIVADAVIA"

Jefe de Escuadrón			Vicecomodoro D JUAN CARLOS FERNANDEZ
Controladores	1		1er Teniente D OSCAR ARMANDO BALEANI
	2		1er Teniente D RODOLFO R MELONI
	3		1er Teniente D RAUL F ZERDA
	4		Teniente D MARIO MARELLI
	5		Teniente D SILVIO ROMERO
	6		Alférez D HERIBERTO ZAPATA
	7		Alférez D OMAR TOFFALETTI
Suboficiales VYCA	8	C 1º	JOSE EMILIO MIGUEZ
	9	C	DANIEL ANGEL GUIDA
	10	C	JOSE IVAN MORENO
	11	C	GUILLERMO ANTONIO VILA
	12	C	DANIEL LOPEZ
Mecánico Radar	13	S P	PEDRO DIAZ
	14	S Aux	DAMIEL OSCAR CORVINI
	15	C P	CARLOS ANTONIO IULIANO
	16	C 1º	CARLOS HUMBERTO ALLOCO
	17	C P	GUILLERMO BEYER
Comunicaciones	18	S Aux	ROBERTO ARGENTINO ORTIZ
	19	C P	JUAN RAFAEL BERNHARDI
	20	C 1º	RICARDO RUBEN CASTILLO
Seguridad	21	C	OSMAR GALO PONCE
	22	C	JORGE ANDRES NEMER
Conductor	23	S Aux	CARLOS RODOLFO CANTARINI
	24	C	MARCELO RAUL OLDANI
Electricista/Grupos Electrógenos	25	C 1º	EMILIO HUGO DURO
Ploteadores CIC	26	C P	ALBERTO LEAL
	27	C 1º	RAUL MORENO
	28	C 1º	GUSTAVO ZUNINO
	29	C 1º	JOSE LUIS CARBALLO
	30	C	JULIO DE FRANCESCHI
	31	C	JUAN GALTIERI
	32	C	ROBERTO VILLEGAS
	33	C	MARCELO CASTAGNA



Apoyo Técnico	34	Capitán D	JUAN RICARDO GARRIDO
	35	S P	OSVALDO DIONISIO PACHECO
	36	S A	ALBERTO GALLARDO
Soldados C/1963	37	EDUARDO BELGERI	
	38	GUSTAVO CARRINCAJO	
	39	FRANCO D'AMBROSIO	
	40	CLAUDIO PISSANI	
	41	JULIO OLIVERA	
	42	JUAN OUELLA	
	43	RUBEN PASUT	
	44	ROBERTO MAGGI	
	45	RUBEN LOIZA	
	46	CARLOS CECORILLI	
	47	VICTOR CONDORI	
	48	JUAN DAVALOS	
	49	OMAR BISFORD	
	50	RICARDO MIGUELENA	
	51	LUIS QUIROGA	
	52	MIGUEL SOSA	

Oficiales Jefes	=	1
Oficiales Subalternos	=	8
Suboficiales	=	28
Soldados	=	16
TOTAL	=	53

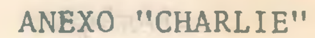
NOTA: El Personal de Soldados fue reemplazado por los siguientes soldados Clase 1963:

1	ALFREDO LEIVA
2	HUGO MEDRANO
3	MIGUEL GUDIÑO
4	OSCAR MARTINEZ
5	EDUARDO BENITEZ
6	HUGO MAIZERENA
7	JOSE CURABBA
8	MARCELO CABRERA
9	RAUL NIRO
10	SERGIO PAREDES
11	CESAR AREVALOS
12	DANIEL MEGO
13	ALBERTO FRETES
14	MARCELO RODRIGUEZ
15	LUIS RIOS
16	OSCAR ROSSI

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA

SECRETO


FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR


ANEXO "CHARLIE"

PERSONAL DESPLEGADO EN

"ISLAS MALVINAS"

Jefe de Escuadrón		Mayor D MIGUEL ANGEL SILVA	
Controladores	1	1er Teniente D NOLVERTO RUBEN FABER	
	2	1er Teniente D JUAN ROMERO	
	3	1er Teniente D CARLOS ADALBERTO MAZZOCHI	
	4	Teniente D GUILLERMO SARAVIA	
	5	Alférez D JESUS SCACCHI	
	6	Alférez D HUGO MERCAU	
Suboficiales VYCA	7	S M	ANTONIO LEOPOLDO CASSANI
	8	C P	ENRIQUE SIERRA
	9	C P	CARLOS QUINTANA
	10	C 1º	ROBERTO BAIZ
	11	C 1º	JUAN DOMINGO EGAÑAS
	12	C	OSCAR DANIEL DISTEFANO
	13	C	LUIS MARTIN RIVERO
Mecánico Radar	14	S A	NESTOR TAMBUSSI
	15	S Aux	JOSE PALMA
	16	C P	JOSE BARRIOS
	17	C P	CARLOS TEVES
Comunicaciones	18	C P	ROBERTO ULLUA
	19	C 1º	GABRIEL MERLINO
Seguridad	20	S P	CARLOS LUIS TABORDA
	21	C 1º	VICTOR ROMERO
	22	C	NESTOR HERRERA
Enfermero	23	C	ALEJANDRO MATTARAZZO
Electricista/Grupos Electrógenos	24	C 1º	RAUL RAMIREZ
	25	C 1º	ROLANDO ULRICH
Ploteadores	26	S Aux	HECTOR CORRADO
	27	C	CARLOS FUNES
	28	C	ROBERTO GARRIDO
	29	C	ROBERTO POCHETTI
Apoyo Técnico	30	S Aux	ROBERTO ALONSO
	31	C P	RAUL GUERRA
	32	C 1º	JUAN CARLOS NIEVAS

SECRETO

Soldados C/1963	33	BERNARDO DOINY
	34	JORGE MAYA
	35	ROQUE CARE
	36	OSVALDO MIGUEL
	37	MIGUEL COURTADE
	38	BRUNO ROMANO
	39	ROBERTO GOMEZ
	40	VICTOR MORALES
	41	MARCELO NOGUEIRA
	42	PABLO BUJAK
	43	GUSTAVO OSSES
	44	FERNANDO ESCALANTE
	45	LUIS CASENTINI
	46	JORGE CERANA
	47	ALEJANDRO RODRIGUEZ
	48	JUAN WOZNIAK
	49	ROGELIO ESCOBAR

Oficiales Jefes	=	1
Oficiales Subalternos	=	6
Suboficiales	=	26
Soldados	=	17
TOTAL	=	50

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO "DELTA"

PERSONAL DESPLEGADO EN "RIO GALLEGOS"

Jefe de Escuadrón		Mayor D GUILLERMO ANTONIO PORTA	
Controladores	1	1er Teniente D ROBERTO LENTINO	
	2	1er Teniente D BLAS ANTONIO CERVERA	
	3	1er Teniente D JOSE ROMERO	
	4	Teniente D RODOLFO CEBALLOS	
	5	Teniente D FRANCISCO CASTELLANI	
	6	Alférez D PEDRO MAKS	
Suboficial VYCA	7	S A	MIGUEL ANGEL QUIÑONES
	8	C	RODOLFO DURAN
	9	C	ORLANDO LUZIAGA
	10	C	JORGE SAN ROQUE
Mecánico de Radar	11	S Aux	ARMANDO AVILA
	12	C P	RAUL QUINTEROS
	13	C P	MANUEL ARGAÑARAZ
	14	C 1º	RUBEN BERRONE
Comunicaciones	15	C P	MANUEL PEREZ
	16	C	GUSTAVO LUCERO
Ploteadores	17	S P	ADALBERTO DURAN
	18	C P	MIGUEL GUTIERREZ
	19	C	FROILAN CHAVEZ
	20	C	RUBEN MOCCIA
Soldados C/1963	21	SERGIO CAJAL	
	22	OSCAR LILLO	
	23	MIGUEL GIMENEZ	
	24	ALEJANDRO LOPEZ	

Oficiales Jefes	=	1
Oficiales Subalternos	=	6
Suboficiales	=	14
Soldados	=	4
TOTAL	=	25

NOTA: Los soldados fueron relevados por los siguientes soldados Clase 1963:

GERARDO RICHI
MARIO CARABALLO
LUIS PELIZ
EDUARDO BENEITEZ

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO "ECO"

PERSONAL DESPLEGADO EN
"RIO GRANDE"

Jefe Escuadrón		Mayor D MANUEL VALDEVENITEZ	
Controladores	1	Teniente D JUAN CARLOS BIASI	
	2	Teniente D ALBERTO BARBATTI	
	3	Teniente D JORGE OBERKERCH	
	4	Teniente D RODOLFO CENTURION	
	5	Alférez D ERNESTO PASCUAL	
	6	Alférez D LUIS MOLINA	
Suboficiales VYCA	7	C 1º	CARLOS VALDEZ
	8	C	GERARDO VAZQUEZ
	9	C	MIGUEL PARDIÑO
Mecánicos de Radar	10	S P	ALDON CORDOBA
	11	S A	JUAN RAMIREZ
	12	C P	ARMANDO DE LA TORRE
	13	C P	CARLOS RODRIGUEZ
	14	C 1º	JORGE CABRERA
	15	C 1º	CARLOS ROSSI
Comunicaciones	16	C 1º	GUILLERMO FERREYRA
	17	C	ANGEL AHUMADA
Seguridad	18	C	JOSE LUNA
	19	C	MARCOS BRICCOLA
Conductor	20	C P	MARIO GONZALEZ
Ploteadores CIC	21	S P	PEDRO FIGUEROA
	22	C P	JORGE NEDELCOU
	23	C 1º	EDUARDO LIENDO
	24	C 1º	GUSTAVO LOPEZ
Soldados C/1963	25	EDUARDO UMER	
	24	EDUARDO VELARDEZ	
	27	GABRIEL CALVO	
	28	EDUARDO GUTIERREZ	
	29	JUAN LOPEZ	
	30	GUILLERMO GHEHENNEFV	
	31	GUSTAVO TOGNOLINI	
	32	HORACIO RIMASA	

Oficiales Jefes	=	1
Oficiales Subalternos	=	6
Suboficiales	=	18
Soldados	=	8
TOTAL	=	33

NOTA: Los Soldados C/1963

EDUARDO UMER
GABRIEL CALVO
GUILLERMO GHEHENNEFV
EDUARDO GUTIERREZ

Fueron reemplazados por los siguientes soldados de la Clase 1963:

GUILLERMO DALLA TORRE
MIGUEL FERNANDEZ
ROBERTO ANCHAVAL
HUGO ALEGRE

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA



FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DPTO MATERIAL
JUN 82

"INFORME FINAL"

DEL DTO MATERIAL

Situación Inicial

1. Al no existir inicialmente un planeamiento logístico que determinara las previsiones necesarias a realizar en cantidad, tipo y oportunidad de suministrar los medios necesarios y adecuados al lugar donde se iba a operar, especialmente MLV, se desarrolló un planeamiento inmediato basándose en el plan AIKE 82 que no satisfacía en su totalidad a los requerimientos para implementar y posibilitar el empleo de los medios aéreos desde el continente.

2. Esta situación, se planteó porque si bien el lugar de asiento de los medios aéreos era el mismo que el del plan AIKE 82 (BAM SJU, SCZ, GAL, CRV, TRE) con el agregado de GRA, el lugar de operación y el tipo de armamento a utilizar no era el más adecuado, presentándose deficiencias de elementos de supervivencia en el mar, utilización de tanques portantes no previsto su empleo como los tanques de 1700 Lts en avión M-V etc, que obligaron a realizar modificaciones sin las suficientes comprobaciones por el poco tiempo disponible, que permitieran asegurar una total eficiencia en el empleo de los mismos.

3. Cabe agregar, que si bien MLV no pertenecía orgánicamente a la FAS, si tenía dependencia total del sostén logístico que tuvo que ser realizado en su mayoría por medio aéreo, sin un planeamiento previo que determinara que se pensaba implementar, ya sea en cantidad de personal y tipo de material a utilizar, desconociéndose asimismo lo que se disponía en el lugar para ser utilizado.

4. La situación especialmente en la Isla, permanentemente variable trajo aparejado un sin número de requerimientos nuevos e imprevistos que se trató de obtener por cualquier modo y sin reparar costos para satisfacer los requerimientos en cantidad y oportunidad, no así tanto la calidad.

Situación durante el conflicto

Material Aéreo

5. El Material Aéreo superó ampliamente las expectativas de rendimiento a pesar de operar en la mayoría de los casos en condiciones límites y exigidos al máximo en su capacidad.
Salvo algunos porcentajes de fallas consideradas aceptables, se puede afirmar que el desempeño del personal de mantenimiento y el rendimiento de los aviones fue óptimo.
No obstante es necesario resaltar las deficiencias encontradas, los errores cometidos y los aciertos que puedan ser utilizados como elementos de juicio en el futuro para perfeccionar aún más los medios que se disponen.

1º) Deficiencias: MATERIAL

a) No contar con suficiente equipamiento de apoyo que permita la operación de los aviones en diferentes BAM, limitando la libertad de acción a las mismas o condicionando la operación a una base de recuperación o redespliegue, sin la total confiabilidad de poder hacerlo.

b) Falta de equipamiento OMEGA en los aviones A-4B que obligó durante las operaciones a reciclar el material para posibilitar la instalación del sistema en el Area de Material Rio IV, ya que el mismo era de fundamental importancia en las operaciones que se desarrollaban.

c) Insuficiente cantidad de tanques lanzables en aviones M-V y M-III (1700 y 1300 Lts), en aviones A-4C/A-4B (300 Gal) y en aviones MK-62 de puntera,necesarios para aumentar la autonomía de los aviones que operaron.

d) En los aviones MK-62 no disponer de codificador de altura y radar mateorológico similar al instalado en el B-101.

e) En los aviones M-V no tener el arrancador autonomo tipo microturbo instalado, lo que trajo aparejado depender de una servidumbre de equipos de arranque a aire, no disponibles en cantidad para operar en cualquier BAM del Teatro.

f) Falta de contra medidas electrónicas y contramisiles en todos los aviones que operaron y que hizo aumentar la cantidad de los aviones derribados.

g) No tener perfectamente definido los procedimientos y no contar con los medios suficientes para el tratamiento anticorrosivo de los aviones cuando operan a baja altura sobre el mar o estar expuestos a proximidad del mismo, ya que dicha operación no está prevista dentro de la Fuerza.

h) Pensar que solamente el apoyo del Escuadrón Aeromóvil es suficiente para el funcionamiento de un sistema de armas en operaciones, que si bien resulta eficiente en un operativo de una semana de duración, en un período de más de dos meses demostró lo contrario, que es insuficiente.

i) Posibilidades de cambio de un sistema de armas de una BAM a otra despues de dos meses, lo que trajo aparejado una disminución del rendimiento de mantenimiento de aviones, un mayor porcentaje de fallas y mayor tiempo de preparación, ya que se suma al problema del mantenimiento, el del traslado de material, instalación y adecuación del mismo como así también el del personal, no obstante de ser necesaria su nueva ubicación por razones operativas.

2º) Aciertos:

a) Haber logrado la utilización de los tanques de 1.700 Lts de aviones M-III en aviones M-V, lo que posibilitó su utilización con la máxima autonomía.

b) Haber desarrollado y construido en el país los tanques de punterá de los aviones MK-62 y los tanques de 300 Gal de avión A-4B/A-4C.

c) Posibilitar la utilización de los tanques de 300 Gal del avión IA-58 en aviones A-4B/A-4C, lo que posibilitó continuar las operaciones sin limitaciones por tanques.

d) Asegurar el despliegue en una BAM de la FAS de un taller móvil de electrónica para los aviones A-4B/C que posibilitó realizar mantenimiento de nivel segundo escalón dentro del Teatro.

e) Haber contado en todas las BAM con un equipo de personal de mantenimiento altamente capacitado y con elevado espíritu de trabajo, que suplió en gran parte con iniciativa y voluntad las deficiencias que se presentaron y que en algunos casos realizaron reparaciones que en tiempo normal y que, aún con más medios, jamás se hubieran logrado.

f) Disponer en oportunidad y cantidad los medios de transporte aéreo necesario que hicieron posible el traslado permanente de repuestos y medios desde una BAM a otra y extrateatro, lo que disminuyó en porcentaje casi insignificante los aviones FSA.

g) Haber contado con aviones de reemplazo en las unidades de origen del material y en las áreas.

Combustible

6. Con referencia a la provisión y mantenimiento de los niveles de combustible en el continente, fue mantenido permanentemente y en ningún momento se vieron afectadas las operaciones por falta de éste.

7. Diferente es el caso de las Islas, en el cual el abastecimiento de combustible en cierto momento se tornó crítica al no poder se realizar por modo marítimo como estaba previsto y hubo que efectuarlo por modo aéreo; incluso, debió reforzarse con los Rolly Tanks, más tanques Pillow y tambores, ya que la capacidad de almacenamiento de la Isla, de 50.000 Lts, cubría solamente la mitad del necesario para 1 día de operaciones, de acuerdo con el material aéreo que se preveía operar inicialmente, también se emplearon los mismos aviones de transporte (C-130) para transferir combustible a los sistemas de abastecimiento de JP1 de la Isla, durante los vuelos de traslado de material.

8. Con el esfuerzo que realizó la Fuerza Aérea se pudo mantener un nivel aceptable y, posteriormente, al arribar un buque, pudo elevarse el nivel deseado para operar sin limitaciones.

9. Dentro de los errores cometidos, el fundamental fue confiar en que el abastecimiento de combustible se iba a lograr por modo marítimo. Y en los aciertos, haber logrado por primera vez que YPF cumpliera con los requerimientos en cantidad y oportunidad.

Fluídos especiales

10. Oxígeno: Referente al oxígeno líquido y gaseoso se presentó como deficiencia real el no poseer una planta de elaboración dentro de la jurisdicción del teatro, dependiendo todas las BAM del suministro desde CRV, provisto con un elevado esfuerzo en traslado aéreo y en algunos casos como para la BAM SCZ y SJU por modo terrestre.

11. El nivel de oxígeno líquido que se ordenó mantener en CRV permitió poder abastecer sin problemas a las unidades usuarias, igualmente con el oxígeno gaseoso que mediante la utilización del vaporizador de la VIII Br Ae en CRV, abasteció a todas las unidades usuarias de este fluído (TRE, SJU, GAL y GRA).

12. En general, en este rubro no hubo errores y en aciertos, el mantener permanentemente en la planta de la oxígena en CRV un nivel de oxígeno líquido y disponer de una cantidad de termos de 500 y 50 Galones siempre listos para recambiar cargados por vacíos en el menor tiempo posible, incluso en MLV, que en ningún momento acusó déficit de oxígeno.

13. Nitrógeno: Con respecto a este fluído cabe acotar que también es una deficiencia remanente, ya que el abastecimiento del mismo hubo que realizarlo a través de BUENOS AIRES o en su defecto desde la unidad de origen creando una servidumbre en transporte aéreo que no siempre puede disponerse. Es necesario que en el Teatro de Operaciones se disponga de una cierta cantidad que permita cubrir las necesidades de las operaciones.

14. Líquidos hidráulicos y aceites de motor: Las cantidades desplegadas por las unidades fueron deficientes o no previeron que las operaciones pudieran extenderse el tiempo que realmente fue, procediéndose a tener que proveer dichos fluídos, que son responsabilidad de la unidad que despliega, sin inconvenientes.

EQUIPOS DE APOYO TERRESTRE

15. Referente a este rubro merecen destacarse las deficiencias que, a pesar de haberse hecho mención permanentemente en todos los informes de material en los operativos de la fuerza, no fueron solucionadas, llegándose a un conflicto real en el cual nuevamente la falta de equipos de apoyo terrestre creó servidumbres y limitó o, por lo menos, dificultó las operaciones de un mismo avión en diferentes bases de despliegue. No obstante, gran parte se pudo suplir mediante el empleo eficiente de los medios de transporte aéreo que aseguraron un buen servicio durante todas las operaciones.

ARMAMENTO

16. Este fue uno de los problemas más importantes que hubo que resolver debido a la total ineptitud del armamento de que se disponía para operar contra buques, ya que el mismo estaba previsto para otro tipo de OOMM.

17. La situación planteada trajo aparejado que, por diferentes canales, se comenzara a tratar de buscar la solución al problema planteado variando los tiempos de armado de espoletas y retardos para lograr la aptitud del material que se disponía.

18. El poco tiempo disponible, la falta de un profundo conocimiento del tema y la falta de ensayos en bancos y después en aeronaves fuera del teatro, hizo que las modificaciones efectuadas no dieran el resultado que se esperaba.

19. Posteriormente, con elementos aptos provistos por el fabricante y analizados con mayor profundidad, se comenzaron a obtener resultados satisfactorios, pero siempre con un porcentaje de fallas que en el futuro deben analizarse.

20. Ello demostró la importancia que tiene el armamento. No sólo es necesario volar y llegar al OM, sino también que dicho objetivo pueda ser batido mediante el empleo de los medios adecuados. Se resalta la importancia de perfeccionar personal en armamento no sólo en el conocimiento del material, sino también en la utilización del mismo, con una profundidad similar al conocimiento del avión y su empleo.

21. Los errores cometidos fueron variados; la mayoría se produjeron tratando de buscar una solución al problema principal, con voluntad y deseo de querer hacerlo, pero evidentemente esto no es suficiente. La preparación para la guerra exige en tiempo de paz ciertas previsiones, que, de no realizarse una vez lanzado el conflicto, es demasiado tarde.

INTENDENCIA

22. El equipamiento de intendencia disponible en la Fuerza es otro de los problemas que debió afrontar todo el personal destacado en la FAS, con el agravante de que en informes anteriores, realizados como consecuencia de los varios operativos cumplimentados en este Teatro de Operaciones, se puntualizó que el existente no reunía las condiciones mínimas necesarias para permitir realizar el cúmulo de tareas ordenadas, las que debieron llevarse a cabo durante las 24 horas del día, soportando las cambiantes y duras condiciones meteorológicas.

23. Si bien el equipo personal fue mejorado, no es de ninguna manera el más adecuado, ya que resulta incómodo para el trabajo del personal y se suma a esto el no ser impermeable; en general, las mismas consideraciones pueden hacerse para el calzado, pero con la aclaración que resultó sumamente crítico para el personal destacado en MALVINAS y también para el de la BAM GRA.

24. Respecto de los elementos para alojamiento (catres, bolsas de dormir, colchones inflables, etc), a los que deben sumarse las carpas y, fundamentalmente, los equipos para calefaccionar ambientes, etc, merecen, por parte de la Fuerza, un profundo análisis, a efectos de determinar cuál es el equipamiento más adecuado y, como consecuencia de ello, encarar su fabricación y/o adquisición, en especial equipos livianos y calefaccionados a pila o baterías, que permitan una adecuada movilidad.

25. En el aspecto de elementos para racionamiento (cocinas, vajilla, mesas, etc), la Unidad más afectada fue la BAM MLV, pues no contó con los utensillos adecuados a las circunstancias que se vivían en el Teatro, lo que también, para el futuro, debe ser analizado, a efectos de evitar situaciones similares.

INFRAESTRUCTURA

26. Teniendo en cuenta la limitada existencia de disponibilidades de instalaciones para alojamiento y servicio, las deficiencias tuvieron que ser suplidas con disponibilidades próximas a las Unidades y con carpas de campaña. Debe analizarse la conveniencia de la utilización de Trailers con servicios adecuados y acorde con las condiciones climáticas imperantes en la zona de operaciones. Ello favorecería la pronta disponibilidad del personal en repliegues, dispersiones, etc, asegurando tal vez de este modo la mano de obra calificada en tiempo y lugar oportunos.

27. Los refugios construidos en algunos AADD previstos para despliegue, no cubren la totalidad del material aéreo a desplegar y los servicios complementarios son deficientes.

28. A los efectos de dar una solución a esta novedad, durante el año 1980 el Departamento Material del CATOS propuso al Comando de Operaciones Aéreas un tipo de refugio que permita una mejor operación del material y personal.

29. Una de las soluciones más significativas fue la utilización de las planchas de aluminio disponibles en las BBAAMM GRA, SJU y MLV para efectuar prolongación de pistas, ampliación de plataformas tanto en el sector de los AADD como de los refugios, caminos y zonas de configuración de armamento de los diferentes sistemas de armas, aunque debe destacarse que esta tarea no se cumplimentó en la oportunidad deseada.

ARTILLERIA ANTIAEREA

30. El despliegue de la Artillería Antiaérea se desarrolló en forma normal, sin haberse observado novedades significativas para el cumplimiento de la tarea.

31. Respecto de los medios desplegados en el continente no se puede hacer una evaluación desde el punto de vista de material, por cuanto los mismos no entraron en acción. Sí merece indicarse que se produjeron fallas en el funcionamiento de los Radares Elta, que mantuvieron el sistema fuera de servicio en ciertas Unidades, tales como la IX Brigada Aérea y la BAM TRE, pero también es importante destacar la rapidez con que el Area de Material QUILMES repuso el material al Servicio. Como consecuencia de ello, nunca este sistema estuvo más de 72 horas inactivo.

32. El material desplegado en MALVINAS acusó fallas de funcionamiento que se deben considerar dentro de los límites normales. Debe destacarse la importancia de que cada Batería de 35 mm y cada cuatro piezas de 20 mm, debe contar con un lote de repuestos y herramientas para la inmediata solución de las novedades y la pronta puesta en servicio del material que por su magnitud no requiere replegar al interior.

33. En lo que respecta a MLV, los repuestos para Director de Tiro Superfledermaus y Piezas Oerlikon de 35 mm fue necesario recurrir a los elementos disponibles en la BAM GAL, dejando al mismo en la citada Unidad fuera de servicio. Por ello se recurrió a material de la Fuerza Ejército, no compatible con el de la FA.

ARMAMENTO TERRESTRE

34. Todo el personal fue desplegado con el armamento reglamentario correspondiente y para el caso particular de MALVINAS, se vio la necesidad de proveer al personal no afectado directamente a la Defensa con material FAL. Los requerimientos de fusiles fueron cumplimentados sin inconvenientes. También se dio satisfacción al requerimiento de minas antipersonales y anti-tanque solicitadas por MALVINAS, las que fueron provistas por el CAE y/o Comando en Jefe del Ejército.

35. El GOE desplegó a MALVINAS con la dotación total del material de armamento que tenía provisto ese grupo.

EQUIPOS ESPECIALES

36. Miras de visión nocturna para FAL: Este material fue adquirido en el año 1981 y no había sido dispuesta su distribución. Se enviaron c/u QUINCE (15) a la BAM MLV, los que resultaron de gran utilidad.

37. Binoculares de visión nocturna: Este material fue adquirido en el mes de abril del corriente año, habiéndose enviado a la BAM MLV c/u VEINTE (20), los que fueron utilizados con resultados muy satisfactorios.

38. Chalecos antibala: Se recepcionaron c/u CIENTO SETENTA (170) en la TAC de la IX Brigada Aérea, procedentes del Grupo Abastecimiento PALOMAR y fueron provistos de inmediato a la BAM MLV.

39. Trajes antiexposición: Dentro de los Equipos Especiales, ésta fue una de las grandes deficiencias. Se fueron haciendo provisiones parciales a medida que se lograba su obtención a través de variados canales. Recién al final del conflicto se logró un número de trajes razonables que permitieron a todo el personal de tripulantes realizar misiones con el empleo de este material. Se considera muy conveniente que la Fuerza adquiera este traje para la totalidad de las tripulaciones, teniendo en cuenta los posibles lugares de operación.

Requerimientos de la BAM MLV

40. Se recibieron una gran cantidad de requerimientos y de los más variados, los que se estima fueron cumplimentados prácticamente en su totalidad, ya que el mayor esfuerzo logístico estuvo dedicado en el Comando de la FAS (Material) a satisfacer estas necesidades en calidad, cantidad y en el menor tiempo posible.

41. Las fuentes de obtención fueron varias, tratándose en primer lugar de obtener lo requerido de la IX Brigada Aérea o de la BAM GAL; de no lograrse en estas Unidades, se recurrió a los medios locales, fundamentalmente de la ciudad de COMODORO RIVADAVIA y, como último recurso, se efectuaba el requerimiento al CAE.

42. En el caso de la provisión de materiales obtenidos de la IX Brigada Aérea o de la BAM GAL, se efectuaba a posteriori el requerimiento al CAE para que ordenara la reposición de lo solicitado a las Unidades mencionadas.

43. Por razones de urgencia, en algunas oportunidades se empleó a la industria privada de COMODORO RIVADAVIA para la construcción de piezas, lo que se concretó en los casos particulares de repuestos (un engranaje) del sistema de grúa externo del CH-47 y de acople del sistema de bombeo de agua que se utilizaba en las instalaciones del Aeródromo MLV.

44. En lo que respecta a víveres, aunque esta responsabilidad fue transferida al Departamento A-6 Finanzas, el A-4 Material insistió permanentemente ante ese Departamento en la urgencia de cumplimiento de los requerimientos solicitados y controló que lo requerido se cumplimentara en el menor tiempo posible.

VEHICULOS TERRESTRES

45. Como ya quedó demostrado en operativos realizados anteriormente, aquí también se pudo comprobar que la dotación de vehículos propios de la Fuerza es insuficiente para el cumplimiento de los traslados de material por vía terrestre, debiéndose recurrir a la contratación de los mismos en el medio privado, con el inconveniente que no siempre en las Bases de despliegue se cuenta con esta facilidad, tal es el caso de lo ocurrido en SJU. Para solucionar el problema de esta Unidad, fue necesario contratar camiones en la ciudad de COMODORO RIVADAVIA.

46. También existieron deficiencias de vehículos para tripulaciones, para levantar paracaídas, camiones para abastecer agua potable y autobombas de penetración.

47. Toda Unidad Aérea prevista para despliegue debe contar desde su implementación en tiempo de paz, con la cantidad necesaria y suficiente de vehículos terrestres aptos, que le permita desplegar y operar en forma independiente.

VEHICULOS TECNICOS

48. Es necesario contar en cada Base del Teatro con vehículos técnicos en cantidad y calidad para poder satisfacer los requerimientos emergentes de las operaciones.

49. Se consideran de utilidad los siguientes: autoelevadoras (Sampimóvil, terex, etc), grúas, barredoras, pala mecánica, motoniveladoras y retroexcavadoras.

50. Como solución a este problema debería verse la posibilidad que organismos del Estado, especialmente los municipales, cuenten con todos estos medios en las proximidades de las BBAAMM y que para el caso de las operaciones pasaran a depender en su totalidad (incluido el personal) de los Jefes de Bases.

COMUNICACIONES

51. El Departamento Material necesita, para poder llevar actualizada la situación del material y todo el sinnúmero de problemas que plantean las Bases, medios de comunicación independientes de los del Departamento Operaciones, con cada una de las BBAAMM. El no contar con este enlace hizo que en numerosas oportunidades no pudieran evacuarse en oportunidad requerimientos del resto de los Departamentos, especialmente los de operaciones, durante el desarrollo de las mismas.

52. Se mantuvo una línea punto a punto con el Departamento Material del CAE, compartida con los Departamentos Personal y Finanzas.

53. En la fase correspondiente al despliegue, ante el cúmulo de tareas a desarrollar y la magnitud de los problemas planteados, fue necesaria la instalación de una comunicación punto a punto con un Servicio de Turno implementado especialmente en la Subdirección de aviones de la DGMA. El mismo resultó de gran utilidad, permitiendo al Departamento Material evacuar rápidamente todo tipo de requerimientos y consultas, que de no haber existido, hubiera sido imposible contar con la información en el tiempo oportuno y con alta eficiencia.

54. Se sugiere que para el futuro, el Servicio indicado en el párrafo anterior, se organice de la misma manera y esta instalación forme parte del Sistema de Comunicaciones del Estado Mayor de la FAS.

55. Para una mayor ampliación a lo expuesto, se agrega a continuación la siguiente información:

1º) Distribución de Aviones Militares.

2º) Situación Material Aéreo.

3º) Aviones Destruidos.

4º) Armamento Consumido en Operaciones.

5º) Distribución de Armamento Aéreo.

6º) Armamento en MLV

7º) Existencia y distribución de Lanzadores.

8º) Distribución de Artillería y Radares.

9º) Distribución de Abastecedoras.

10º) Distribución de Aviones Civiles.

11º) Organización y Tareas del Turno de la DGMA.

Com JOSE MARCANTONI
A-4 Material CFAS

DISTRIBUCION DE AVIONES MILITARES

BAM	TIPO	CANTIDAD	MATRICULA
CRV	M-III	4	I-010, I-003, I-018, I-008
	IA-58	4	A-540, A-551, A-557, A-558
	F-27	3	TC-72, TC-75, TC-79
	DHC-6	6	T-81, T-82, T-83, T-84, T-85 T-86.
	LEARJET	1	T-24
	AC-500 U	1	T-143
	MERLIN IV	1	TS-02
	BELL 212	1	H-88
	IA-50 G-II	1/3	T-116/T-114, T-118
SJU	A4-C	9	C-302, C-304, C-310, C-314, C-318, C-319, C-322, C-325, C-309
	M-5	10	C-401, C-402, C-404, C-412, C-415, C-420, C-432, C-434, c-403, C-421
	HUGHES	1	H-38
	LEARJET	1	VR-17
	BELL 212	1	H-86
SCZ	IA-58	8	A-511, A-522, A-516, A-512, A-531, A-532, A-533, A-549
	HUGHES	1	H-39
	IA-50 G-II	1	T-119
TRE	MK-62	8	B-101, B-102, B-104, B-108, B-109, B-111, B-112, B-105
	HUGHES	1	H-41
GRA	M-5	7	C-414, C-421, C-429, C-430, C-431, C-435, C-437
	LEARJET	3	T-21, T-22, T-23
GAL	M-III	4	I-005 I-014, I-016, I-017,
	A-4B	22	C-204, C-206, C-207, C-208, C-212, C-215, C-221, C-222, C-225, C-226, C-228, C-231, C-232, C-233, C-239, C-240, C-224, C-244, C-242, C-246, C-214, C-248.
	BELL 212	1	H-87
	AC-500 U	1	T-144

DISTRIBUCION DE AVIONES MILITARES

BAM:	TIPO	CANTIDAD	MATRICULA
MLV	IA-58	11	A-509, A-523, A-552, A-556, A-520 A-502, A-529, A-506, A-517, A-513 A-528
	BELL 212	2	H-83, H-85
	CH-47	2	H-91, H-93

SITUACION MATERIAL AEREO

DOTACION / AVIONES	DOTACION INICIAL F A A	AVIONES DESTRUIDOS	DOTACION ACTUAL F A A		OBSERVACIONES
			DISPONIBLE	NO DISPONIBLE	
A-4B	30	10	18	2	
A-4C	16	9	7	-	
M-III	17	2	12	3	De los disponibles 1 es biplaza
M-V	37	11	19	7	De los disponibles 3 son biplaza
MK-62	10	2	7	1	
IA-58	39	15	18	6	De los destruídos hay 2 Av IA-58 por Acc.
C-130	9	1	7	1	
LEARJET	5	1	4	-	
TOTAL	163	51	92	20	

AVIONES DESTRUIDOS

AVIONES / FECHA	A-4B	A-4C	M-III	M-5	MK-62	IA-58	C-130	LEARJET
1-MAYO	-	-	I-015 I-019	C-433	B-110	A-527	-	-
9-MAYO	-	C-303 C-313	-	-	-	-	-	-
12-MAYO	C-248 C-246 C-208 C-206	-	-	-	-	-	-	-
15-MAYO	-	-	-	-	-	A-502 A-520 A-552 A-556 A-529	-	-
21-MAYO	-	C-309 C-325	-	C-428 C-409 C-403 C-404 C-407	-	A-531 A-511	-	-
23-MAYO	C-242	-	-	C-437	-	-	-	-
24-MAYO	-	C-305	-	C-410 C-419 C-430	-	A-509 (A-540)	-	-

SECRETO
Pag 14-27

FOTO

SECRETO

AVIONES DESTRUIDOS

AVIONES / FECHA	A-4B	A-4C	M-III	M-5	MK-62	IA-58	C-130	LEARJET
25-MAYO	C-244	C-304 C-319	-	-	-	-	-	-
26-MAYO	-	-	-	-	-	A-516	-	-
27-MAYO	C-215	-	-	-	-	-	-	-
28-MAYO	-	-	-	-	-	A-537 A-555	-	-
29-MAYO	-	-	-	C-436	-	-	-	-
30-MAYO	-	C-301 C-310	-	-	-	-	-	-
01-JUNIO	-	-	-	-	-	-	TC-63	-
03-JUNIO	-	-	-	-	-	A-514	-	-
07-JUNIO	-	-	-	-	-	-	-	T-24
08-JUNIO	C-204 C-226 C-228	-	-	-	-	-	-	-
13-JUNIO	-	-	-	-	B-108	-	-	-
	10	09	02	11	02	14	01	01

SECRETO
Pag 15-27

SECRETO

ARMAMENTO CONSUMIDO EN OPERACIONES

Nº	DESIGNACION	CRV	SJU	SCZ	GAL	GRA	TRE	MLV	TOTAL	OBSERVACIONES
2-662	Bomba 250 Kg Alavese	3	204	-	87	22	-	-	316	151 c/retardo 12" MU cola 28 c/SSQ 93 c/kappa E 44 c/kappa III
2-687	Cola frenado p/B Alavese 250 Kg	3	104	-	30	-	-	-	137	
2-663	Cola fija p/B 250 Kg Alavese	-	100	-	57	22	-	-	179	
2-557	Bomba 1000 Lbs MK-17	-	7	-	29	18	116	-	168	De las 168 consumidas 54 son las modificadas con retardo 30"
2-558	Cola retráctil MK-17	-	7	-	-	9	24	-	33	
2-687	Cola retardada pMK-17	-	-	-	-	-	26	-	26	
2-559	Cola fija p/MK-17	-	7	-	29	9	66	-	110	
2-110	Munición 30mm SAP/HEI	-	3450	-	494	1421	-	-	5365	
2-083	Munición 20mm	-	2484	-	1253	-	-	-	2577	
	Bomba tipo Beluga (antitanque)	-	-	-	4	-	-	-	4	(2 en prueba)
2-565	Espoleta Nº78 MK-2	-	7	-	-	18	-	-	25	
2-574	Detonador Nº57 MK-3	-	7	-	-	18	-	-	25	

SECRETO

DISTRIBUCION DE ARMAMENTO AEREO

BAM	AVION	ELEMENTO	CANTIDAD
CRV	M-III	MISIL MATRA AM (530)	5
		MUNICION DE 30 mm	15000
		BOMBA ALAVESE 250 KG (COLAS FIJAS 227)	308
		COLAS FRENADAS	24
SJU	M-5	MISIL SHAFRIR	20
		MUNICION DE 30 mm	14624
		BOMBA ALAVESE 250 KG C/COLA	126
		COLAS FRENADAS	126
		(MUNICION DE 30 mm A LLEGAR A GRA	24000)
	A4-C	MISIL SHAFRIR	29
		MUNICION DE 20 mm	34910
		BOMBA DE 360 KG MK-12	120
		BOMBA DE 250 KG ALAV. C/COLA	309
		COLAS FRENADAS	308
		BOMBA MK-1 130 KG	78
		BOMBA 115 KG BOFORS	44
		BOMBA 125 KG ALAV. C/COLA	73
		MK 70 CONDIB	45
		MOTOR COHETE FFAR 2,75"	1160
		CABEZA EXPLOSIVA P/FFAR	898
		CABEZA HUECA P/FFAR	270
		MOTOR COHETE ZUNNI	395
		CABEZA MK-32 P/ZUNNI	305
		CABEZA MK-24 P/ZUNNI	90
		BOMBA MK-82 C/COLA SNAKEYE	25
	M-5 y A4-C	BOMBA MK-17 500 KG (MODIFICADA)	55
GAL	A4-B	MUNICION DE 20mm	56412
		BOMBA 250 KG.ALAV.C/COLA	286
		COLAS FRENADAS	144
		BOMBA MK-1 130 KG	290
		BOMBA125 KG ALAV.C/COLA	200
		MOTOR COHETE ZUNNI	298
		CABEZA MK-32	176
		CABEZA MK-24	122



		BOMBA MK-17 500 KG (MODIFICADA)	37	
	M-III	MISIL MATRA IR MAGIC (550)	24	
		MISIL MATRA EM (530)	7	
		MUNICION DE 30 mm	21960	
		BOMBA 250 KG ALAV. C/COLA	320	
		COLAS FRENADAS	86	
GRA	M-5	MISIL SHAFRIR	18	
		MUNICION DE 30 mm	31830	
		BOMBA MK-82 (COLA FIJA)	23	(ARA)
		BOMBA 250 KG ALAV.C/COLA FIJA	281	201A
		COLAS FRENADAS	80	
		BOMBA MK-81	181	(ARA)
		MOTOR COHETE FFAR	1000	(ARA)
		CABEZA MK-5 P/FFAR	1087	(ARA)
		CABEZA MK-64 P/FFAR	570	(ARA)
		MOTOR COHETE ZUNNI	276	(174'')
		CABEZA MK-24	208	(174'')
		CABEZA MK-32	68	
		BOMBA MK-17 500 KG (MODIFICADA)	22	
TRE	MK-62	BOMBA MK-17 500 KG	382	
		COLA FIJA	--	
		COLA EXTENSIBLE O RETRACTIL	175	
		COLA RETARDADA	210	
SCZ	IA-58	MUNICION 7,62 mm	134286	
		MUNICION 20 mm	46698	
		BOMBA MK-1 130 KG	300	
		MOTOR COHETE FFAR	1793	
		CABEZA EXPLOSIVA P/FFAR	1300	
		CABEZA HUECA		
		RECIPIENTE NAPALM 220 KG	253	
MLV	IA-58	MUNICION 7,62	211.000	
		MUNICION DE 20 mm	39.670	(8850 Eje)
		RECIPIENTE NAPALM 220 KG	127	
		RECIPIENTE NAPALM 100 KG	142	
		BOMBA MK-1 130 KG	18	(sobran 19)
		BOMBA 124 KG ARM-BJ	87	(sobran 10)
		MOTOR COHETE FFAR	5269	
		CABEZA EXPLOSIVA P/FFAR	4600	

CABEZA C/HUECA	1800

<u>NOTA</u>: EN CRV EN CUSTODIA PARA REMITIR A MLV EL SIGUIENTE MATERIAL:

MOTOR COHETE FFAR	1500
RECIPIENTE NAPALM 220KG	103 (C/ESPOLETAS)
COHETERAS LAU 61A	32
CONOS DE COLA	32
CONOS DE OJIVA	50

ACLARACION: LOS 30.000 CARTUCHOS DE 30 mm REMITIDOS DEL EXTRANJERO SE DISTRIBUYERON EN 6.000 PARA LA BAM GRA Y 24.000 PARA LA BAM SJU.



ARMAMENTO EN MLV

Munición 7,62	Trazante y normal	211.000
Munición 20	Ejercicio	8.850
Munición 20	Trazante, Incendiaria Explosiva	31.120
Motor FFAR 2,75		5.440
Cabeza Explosiva FFAR 2,75		4.600
Cabeza Hueca FFAR 2,75		1.800
Cohetera LAU60		12
Cohetera LAU61		60
Cohetera IAE 238		30
Conos de Ojiva		36
Conos de Cola		15
Recipiente Napalm de 220 kg.		131
Recipiente 100 kg. Napalm		142
Espoletas para Bomba Napalm		410
Reforzadores		476
Mezcladora Napalm		5
Catalizador TK-3B		5890 LTS
Producto A (MUNEX)		88 CAJAS
Producto B (MUNEX)		38 CAJAS
Latex		5400 LTS
Bomba 125 KG ARM B-J		87
Colas de Bomba 125 Kg ARM BJ		97 (sobrán 10 colas)
Bomba MK-1 130 KG		18
Cola de Bomba MK-1 130 KG		37 (sobrán 19 colas)
Espoleta MU Ojiva		286
Espoleta SSQ		156
Espoleta ARM (125 KG)		86
Reforzador RA		86
Máquina Armadora Bandas 20 mm		1
Carro Portabomba BOLT		5
Cabeza cohete ZUNNI MK-32		4
TER		18
MER		8
Eslabón calibre 20 mm rígido		20.000
Munición 12,70 Normal		2.000
Munición 12,70 Perforante		2.000
Munición 12,70 Trazante luminosa		1.000
Eslabón calibre 12,70		5.000

EXISTENCIA Y DISTRIBUCION DE LANZADORES

BAM	AVION	TIPO	CANTIDAD
CRV	M-III	LANZA BOMBA PM3	4
		LANZA MISIL M530	4
	EN CUSTODIA PARA MLV 32 COHETERAS LAU-61A		
SJU	M-5	LANZA MISIL SHAFRIR	16
		PRR	6
		NAFGAN	7
		NAFKAL	14
		NP/PR12/PNAU7	14/12/12
	A4-C	TER	24
		MER	12
		LAU	12
		LAU61A	27
		LAU60	41
GAL	A4-B	LAU 10	12
		LAU 60	75
		LAU61A	15
		TER	33
		MER	22
	M-III	LANZA BOMBA PM3	15
		LANZA MISIL M 550	4
		LANZA MISIL M 530	4
		LAU 68	2
MLV	IA-58	LAU61A	27 (+32 EN CRV)
		TER	22
		MER	12
		IA-238	21
SCZ	IA-58	LAU60	40
		TER	14
		MER	2
		IA-238	21
GRA	M-5	LAU-10	8 (+2 de ARA)
		PAR	7
		PBR	2
		CBR NAFGAN	11
		TWR	14
		NP502	14
		LANZA MISIL	16

		ADAPTADOR CEF1	10
TRE	MK-62	AVRO TRIPLE	28
		TWIN CARRIER	23

DISTRIBUCION DE ARTILLERIA Y RADARES

BAM	TIPO	CANTIDAD	CANTIDAD MUNICION
CRV	RH-20	6	9.600
	ELTA	1	
	RADAR DE VIG.	1	
	EN CUSTODIA---------------------------		a) 15.260 (OER.35mm)
			b) 17.000 (RH-20mm)
GAL	RH-20	9	47.650
	ELTA	1	
	35 mm	1 OER-35 2 SKYGUARD	5.750
	RADAR DE VIG	1	
MLV	RH-20	9	44.700 (consumo 25.000)
	ELTA	(AER.) 1	
		(ROA) 1	
	OER-35	2 (CON RADAR)	13.250 (consumo 11.000)
	RADAR DE VIG.	1	
SJU	RH-20	9	13.500
	ELTA	1	
SCZ	TCM-20	8	60.000
	ELTA	1	
GRA	RH-20	9	13.600
	ELTA	1	
	RADAR DE VIG	1	
TRE	RH-20	6	9.000
	ELTA	1	

DISTRIBUCION DE ABASTECEDORAS

BAM	TIPO COMBUSTIBLE	CAPACIDAD	CANTIDAD
CRV	JP1	30.000 Lts	1
		20.000 Lts	1
		18.000 Lts	2
		15.000 Lts	1
	100/130	8.000 Lts	1
TRE	JP1	30.000 Lts	1
		20.000 Lts	2
		15.000 Lts	1
	100/130	6.000 Lts	1
SJU	JP1	25.000 Lts	1
		20.000 Lts	1
		15.000 Lts	1
		8.000 Lts	2
GRA	JP1	15.000 Lts	1
		9.000 Lts	1
		8.000 Lts	2
SCZ	JP1	9.000 Lts	2
GAL	JP1	30.000 Lts	2
		22.000 Lts	1
		18.000 Lts	1
		16.000 Lts	1
		9.000 Lts	2
	100/130	3.500 Lts	1
MLV	JP1	9.000 Lts	2
		8.000 Lts	1
ADO	JP1	15.000 Lts	1
		8.000 Lts	1

DISTRIBUCION DE AVIONES CIVILES

BAM	TIPO	CANTIDAD	MATRICULA
CRV	HS-125	1	LV-ALW
	LR-36A	1	LV-LOG
	LR-35A	1	LV-ONN
	C-500	3	LV-MGB,LV-MMR,LQ-TFM
	AC-690	4	LV-LRF,LV-LMU,LV-LTX, LV-LTU.
	MERLIN III	1	LV-MRL
	MU2-60	3	LV-ODZ,LV-CAN,LV-MOP
	LR-24	2	LV-JTZ, LV-JXA
	LR-25	1	LV-MBP
	TS-60	1	LV-MDH
SJU	LR-35A	1	LV-ALF
GRA	LR-35A	2	LV-OFV, LV-ONN
SCZ	TS-60	2	LV-MSN, LV-MDM
GAL	TS-60	3	LV-MDE, LV-MIF,LV-MEG.
ADO	S-61N	2	LV-OMG, LV-OCL

TURNO D.G.M.A.

PERSONAL QUE LO CONSTITUYE:

			LUGAR
1 OFICIAL	-	D.G.M.A./D.G.O. Y A.M.	SUBD. AV.
2 SUBOFICIALES	-	SUBD. AVIONES	" "
1 ADMINISTRATIVO	-	" "	" "
1 PM/PC	-	" ARMAMENTO	ARMAMENTO
1 PM/PC	-	" ELECTRONICA	ELECTRONICA
1 PM/PC	-	" EQUIPOS	EQUIPOS
1 PM/PC	-	" AUTOMOTORES	AUTOMOTORES

HORARIO

- DE 08:00 a 08:00 HS.

COMUNICACIONES

- CUENTA CON LAS SIGUIENTES LINEAS TELEFONICA:
  T.I. 3114/3113/3110
  RM 196/193
  PUNTO A PUNTO CON CRV (A4)
  ENTEL: 311-6782 (OFICINA SUBDIRECTOR AVIONES)
  TELETIPO DE LA D.G.M.A./DGO Y AM (H 24)
  EVENTUALMENTE LA TELETIPO DEL COMANDO DE MATERIAL (H 24)

TAREAS

1) COORDINAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS DE LAS UNS DESPLEGADAS POR PARTE DE LAS AAMM Y GGTT.
2) MANTENER CONTACTO PERMANENTE CON EL A-4 DE LA FA DESPLEGADA Y CON EL A-4 DEL CAE/CAT/CAD.
3) REQUERIR EL TRANSPORTE DE MATERIAL DESDE/HACIA EL TEATRO DE OPS CUANDO SEAN SUPERADAS LAS POSIBILIDADES DE LAS UNIDADES QUE ORIGINAN EL REQUERIMIENTO.
4) CENTRALIZAR EL ENCAMINAMIENTO DE LOS MATERIALES REQUERIDOS, EN ESPECIAL CUANDO SEA ADQUIRIDO PARCIAL O TOTALMENTE EN PLAZA Y/O EXTERIOR O PROVISTO POR VARIAS UNS.

///

///

5) SERVIR DE ENLACE, ESPECIALMENTE EN HORAS NOCTURNAS CON LAS DISTINTAS MISIONES DE COMPRAS EN EL EXTERIOR.

6) CENTRALIZAR Y DISTRIBUIR LA INFORMACION DEL MATERIAL RECEP_ CIONADO DESDE EL EXTERIOR.

7) ORDENAR, EN AUSENCIA DE LOS JEFES DE DEPARTAMENTO, Y CON EL ASESORAMIENTO DE PERSONAL ESPECIALISTA, LOS MOVIMIENTOS DEL MATERIAL REQUERIDO POR LAS UNS.

8) COORDINAR CON ABASPAL, ADUANA, LA SUBDIRECCION DE OBTENCION Y EL A-4 LA RECEPCION Y ENVIO DE MATERIAL DESDE LOS LUGARES DE ENTRADA AL PAIS, (EZE-AER-DARSENA C, etc) HACIA SU DESTI- NO FINAL.

9) COORDINAR CON EL LEM, Y LAS UNS DE DESPLIEGUE EL ENVIO DE MUESTRAS PARA ANALISIS DE AEROPRODUCTOS.

10) INFORMAR AL A-4 DE LA F.A. EL N° DE GUIA DE CARGA, TIPO DE AVION, MATRICULA Y FECHA DE VUELO POR EL QUE SE TRANSPORTA MATERIAL CON DESTINO A LAS UNS.

Vcom JORGE B FERNANDEZ
Aux A-4 Material CFAS

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DPTO COMUNICACIONES
JUN 82

"INFORME FINAL"

DEL DPTO COMUNICACIONES

Introducción

1. El presente informe contiene conclusiones relacionadas con las operaciones realizadas por la FAS y las alternativas ocurridas en el Dpto Comunicaciones.

Personal

2. El personal de Radiooperadores asignados al CFAS provino de los distintos ámbitos de la FAA; por lo tanto, presentaba un espectro de conocimientos muy dispares entre sí.

3. Debido a esta situación, se impartió instrucción teniendo en cuenta los siguientes puntos:

1º) Normas y Procedimientos de Comunicaciones a emplear en el Campo Táctico.

2º) Operación del Equipamiento Grinel.

4. Por lo expresado, las redes de la FAS no funcionaron a su máximo nivel de eficiencia desde el primer día de su instalación.

5. Cabe destacar la voluntad del personal de Operadores para integrarse al sistema y asimilar los nuevos conocimientos.

Material

6. La Red de Comando y Administración se instaló y operó de acuerdo con lo previsto en el Plan de Campaña Básico PC-CAE 82, excepto la BAM MLV.

7. El material para el resto de las redes fue distribuido de acuerdo con los requerimientos de los usuarios. Esto se debió fundamentalmente a:

1º) En el CAE (Dpto Com) no se conocían los requerimientos de comunicaciones de los medios a desplegar por el CAD y CAT en el CFAS (especialmente se ignoraba el apoyo a brindar a los CIC y reabastecedores en vuelo).

2º) El desarrollo de las operaciones imponía necesidades de Comunicaciones no previstas.

8. Los requerimientos de último momento fueron satisfechos empleando el material previsto para el CFANO, al esfuerzo que realizó el Departamento Comunicaciones del CAE para obtener el material solicitado y a la extraordinaria labor realizada por ENTEL.

Equipo de Control Aéreo (ECA)

9. Dado que en este Comando (FAS) no se conocen los detalles del empleo de los ECA que se enviaron a MLV es conveniente hacer un estudio con el personal que lo utilizó para evaluar su desempeño en conjunto y el rendimiento individual de cada uno de los elementos que lo componen.

Rendimiento del Equipamiento Grinel

10. Este equipamiento se empleó como alternativa de los Sistemas Alámbricos entre el Comando y las Bases en el continente y como medio principal con MALVINAS.

11. En el enlace con MLV fue donde se pudieron apreciar las características técnicas, especialmente en el modo "Cripto" y que se detalla a continuación:

1º) Por los medios conocidos no se le puede efectuar radiogoniometría.

2º) Por los medios conocidos no se le puede hacer radio intercepción ni radio escucha.

3º) Cuando las distancias superan los 500 km y las condiciones de propagación son regulares o malas, el nivel de ruido imposibilita el uso del "Saltador de Frecuencia" (esto ocurrió en varias oportunidades entre las 2030 y 0030 horas aproximadamente).

4º) En el modo "Cripto" se hace imposible el empleo de varios equipos simultáneamente cuando las antenas están próximas.

ENTEL

12. De acuerdo con lo previsto, el máximo de tráfico entre las BBAAMM del continente fue cursado por los sistemas alámbricos (TTY y Tel) proporcionados por ENTEL.

13. El desempeño de este Organismo fue brillante, ya que satisfizo en calidad, cantidad y tiempo los requerimientos que se le formularon.

14. A pesar de lo expresado, queda el interrogante de su eficiencia al cambiar de oponente (CHILE) en un nuevo conflicto bélico, ya que este sistema (línea física - microonda) es muy sensible al sabotaje, ataque aéreo y escucha por parte del personal que lo atiende.

Sistemas de Seguridad

15. Durante el desarrollo de las operaciones se pudo comprobar fehacientemente que es indispensable el uso de sistemas de seguridad en las comunicaciones, ya sean radioeléctricas o alámbricas.

16. En el enlace radioeléctrico con MLV y las Bases se usó el sistema de seguridad "Saltados de Frecuencia" propio del transreceptor Grinel, desafortunadamente se careció de esta seguridad al apoyar a los aviones que disponían de HF, ya que el equipamiento de abordo no es compatible.

17. En el enlace telefónico se usó el equipo Datotek, el que no reúne todas las características de eficiencia que exigen las comunicaciones en una confrontación bélica.

18. En el enlace por TTY se usaron las máquinas cifradoras de dotación normal en FA.

Dependencia orgánica

19. Según la Orgánica de la FAA, la obtención, mantenimiento y normas de operación del material de comunicaciones terrestres son regidas por los siguientes organismos:

1º) Dirección de Comunicaciones (Cdo Reg Aes).

2º) Departamento de Comunicaciones (Cdo Ops Aes).

3º) Subdirección de Electrónica (Cdo Mat).

4º) Grupo 1 de Comunicaciones Escuela (Cdo Ops Aes).

20. Esta diversidad de Comandos que participan parcialmente en la ejecución del Anexo Comunicaciones del Plan de Campaña, tienen una vivencia operativa de la situación muy dispar entre sí, lo que dificulta una rápida y eficiente ejecución del mencionado Anexo.

21. Como ejemplo de lo dicho se mencionan los siguientes hechos significativos:

1º) Al iniciarse las operaciones se hizo a la DICOM el requerimiento de instalación de los equipos MAPA (Datotek), dicha instalación se inició aproximadamente el 10 de mayo del corriente año.

2º) El Area de Material QUILMES no aportó los medios para constituir un taller de mantenimiento en la FAS como había sido coordinado al iniciarse las operaciones entre el Departamento Comunicaciones del CAE y la Subdirección de Electrónica.

Actividad de Guerra Electrónica

22. Como es sabido, hasta el inicio del conflicto con INGLATERRA no se le dio participación al G 1 Com-Escuela en las actividades de Guerra Electrónica en lo que hace a comunicaciones tierra-tierra y tierra-aire.

23. Al iniciarse las operaciones, las Tareas de GE las realizaba personal del Departamento Inteligencia.

24. Al desarrollarse las operaciones y ante el nulo resultado de las actividades de GE, esta tarea fue absorbida por el Departamento Operaciones, quien asignó la responsabilidad a un Oficial Jefe Ingeniero en Electrónica y con experiencia en comunicaciones en el campo táctico.

25. Dicho Oficial, con apoyo de Ejército, la Secretaría de Comunicaciones y personal y material suministrado por el Departamento Comunicaciones, organizó las actividades de GE, obteniendo resultados notables.

26. Toda la actividad realizada y los resultados obtenidos están contenidos hasta el mínimo detalle en un informe que elevó el mencionado Oficial.

CONCLUSIONES

Personal

27. A fin de evitar la repetición de este hecho se sugiere adoptar las siguientes medidas:

1º) Intensificar la instrucción que imparte el Grupo 1 Comunicaciones Escuela al personal de Comunicaciones en las distintas Guarniciones Aéreas donde se encuentran destinados.

2º) Producir una rotación constante en el personal de Oficiales y Suboficiales del Grupo 1 Comunicaciones-Escuela, a fin de posibilitar que aumente el número de Especialistas con experiencia de Comunicaciones en apoyo de las Operaciones Aéreas.

Material

28. Es imperioso que al confeccionar el Anexo de Comunicaciones del Plan de Campaña participen todos los Comandos en su elaboración o, en su defecto, asuman la responsabilidad de dar el apoyo de comunicaciones a sus Unidades cuando desplieguen en los TTOO.

Rendimiento del Equipamiento Grinel

29. A fin de evitar los inconvenientes mencionados y mejorar el rendimiento del equipamiento Grinel, es conveniente adoptar las siguientes medidas:

1º) Determinar un sistema de antenas de alta ganancia que permita el máximo de aprovechamiento del amplificador lineal.

2º) Aumentar la potencia del amplificador, llevándolo a 1,5 Kw como mínimo.

3º) Estudiar un sistema de control remoto que permita operar simultáneamente varios equipos sin que se interfieran entre sí.

ENTEL

30. Se deben prever sistemas propios para reemplazar a los medios proporcionados por ENTEL. Estos sistemas deben ser de distintas características, como ser:

1º) Instalaciones fijas de HF de 1,5 Kw como mínimo.

2º) Dispersión Troposférica.

3º) Satélite.

Sistemas de Seguridad

31. A efectos de apoyar con seriedad las operaciones aéreas es imprescindible dotar a los transreceptores de abordo de un sistema de seguridad que como mínimo impida al enemigo realizar radioescucha y radiogoniometría. Asimismo, se debe reemplazar el equipamiento DATOTEK (MAPA) por otro sistema de mayor eficiencia.

Dependencia Orgánica

32. A efectos de solucionar los inconvenientes mencionados, se sugiere que todas las instancias que deban participar en la planificación, previsión, mantenimiento y operación de los medios de comunicaciones, dependan de un solo organismo que, a su vez, sea el único responsable del resultado del apoyo de comunicaciones a las operaciones aéreas que se realicen en los distintos TTOO.

Actividad de Guerra Electrónica

33. De lo expuesto, se desprende que es fundamental continuar en tiempo de paz con la actividad de GE, pero independientemente, cualquiera sea la dependencia orgánica de la Unidad que la ejecute, la dotación debe estar integrada por personal de Comunicaciones con amplia experiencia e Ingenieros en Electrónica.

Vicecomodoro ANTONIO A MALDONADO
A-5 FAS

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DPTO FINANZAS

"INFORME FINAL"

DPTO FINANZAS

1. Los gastos emergentes del despliegue y período de operaciones totalizó para la FAS, comprendiendo al Estado Mayor, Unidades dependientes, Malvinas y medios del Comando de Defensa desplegados en las mismas, la suma de $23.507,5 millones de pesos (alrededor de 1,55 millones de dólares).

2. Agrupando el gasto conocido en su concepto económico se aprecia que aproximadamente el 80% del mismo fue insumido en atender la alimentación, alojamiento y gastos privados del personal atendidos con una retribución mínima en concepto de viáticos.

3. La provisión de fondos para la cancelación de los compromisos fue cubierta en forma oportuna por la DGCFA a requerimiento del CAE, transfiriendo telegráficamente los mismos directamente a las BAM de despliegue.

4. Esta fluidez fue posible en virtud de que tanto el CFAS como el CAE, tuvieron información actualizada todos los días lunes, miercoles y viernes de cada semana de la situación financiera de las Unidades, lo que les permitió "vivir" por así decirlo, la situación financiera de las mismas.

5. Para el desenvolvimiento económico-financiero y contable las Unidades dispusieron de los siguientes documentos normativos:

1º) Anexo Golf (Finanzas) al Plan de Operaciones N°2/82 - CAE 07-ABR-82.

2º) Normas de Detalle Complementarias al Anexo Golf (Finanzas) ABR-82 (CFAS).

3º) Disposición Secreta N°7 DGCFA - 12-ABR-82.

4º) Resolución Especial "S" N°137 CACFA - 13-ABR-82.

6. Las mismas fueron suficientes y aptas para el desenvolvimiento de los servicios de Contaduría y Compras.

ANEXOS:

ALFA: Desagregación del compromiso.

BRAVO: Desagregación del gasto.

Vicecomodoro RAUL HORACIO RAFART
A-6 - Finanzas

SECRETO

DESAGREGACION DEL COMPROMISO POR CONCEPTO EN MILLONES DE PESOS AL 21 DE JUNIO DE 1982. "ANEXO ALFA"

CONCEPTO	C.F.A.S.	T R E	S C Z	S J U	G A L	C R V	T O T A L
VIATICOS 20%	405,6	584,9	270,4	108,3	216,2		1.585,4
VIATICOS 10%	1.473,7	385,5	436,9	1.390	443,2	33,9	4.163,2
EVENTUALES	274	123	67,8	766,4	1,8		1.233,0
GASTOS DE SANIDAD	34,6	33,4	1,3	11,5	8,2		89.-
GASTOS CONSERVACION	750	71,2	52,3	122,9	250	14,3	1.260,7
RACIONAMIENTO MLV	2.999,5						2.999,5
GASTOS DE OFICINA	140,2	25,4	3,3		17,7	3,8	190,4
COMB.Y LUBRICANTES	350,4	203,1	205,8	344,1	274	203,3	1.580,7
CASINOS Y S.U.P.F.	1.192					953,1	2.145,1
GASTOS DE LIMPIEZA	33,3	55,5	8,4		21		118,2
CANTINA	250,4	287,1	203				740,5
ALOJAMIENTO	636,8	618,7	144,6	192,5	313,6		1.906,2
RAC. Y ALIMENTOS		1.228,5	367,5	861,4	1.452,4		3.909,8
PRODUCTOS QUIMICOS		48,1					48,1
CONTRAT. TRANSPORTE			4				4
COMUNICACIONES			7,5				7,5
ELECT. GAS Y AGUA			21,8				21,8
OXIGENO LIQUIDO			20				20
GASTOS DE SEGURIDAD				68,4	7,3	47,3	123
RAC. EN RUTA				22,1	3,8		25,9
RAC. PERROS					18,3		18,3
CONTRAT.RACIONAMIENTO	1.002,6						1.002,6
INVERS. PATRIMONIALES	82,5		31,5			0,6	114,6
TOTAL COMPROMETIDO	9.625,6	3.864,4	1.846,1	3.887,6	3027,5	1.256,3	23.507,5
SALDO DISPONIBLE	624,4	35,6	626,9	402,4	232,5	573,7	2.495,5
CREDITO	10.250	3.900	2473,0	4.290	3260	1.830	26.003,0

VICECOMODORO RAUL HORACIO RAFART
JEFE DEPARTAMENTO FINANZAS FAS

SECRETO

SECRETO

"ANEXO BRAVO"

DESAGREGACION DEL GASTO EN SU CONCEPTO ECONOMICO

PERIODO 1-ABR-82 AL 21-JUN-82

CONCEPTO	IMPORTE EN MILLONES	PORCENTAJE
RACIONAMIENTO	10.823,4	46,0%
ALOJAMIENTO	1.906,2	3,0%
VIATICOS(Excepto MLV)	5.748,6	25,0%
TOTAL GASTOS EN PERSONAL	18.478,2	79,0%
COMB. Y LUBRICANTES	1.580,7	6,7%
GASTOS DE CONSERVACION	1.260,7	5,3%
GASTOS VARIOS(Oficina,limpieza, eventuales, etc)	2.187,9	9,0%
TOTAL GENERAL GASTO	23.507,5	100,0%

VICECOMODORO RAUL HORACIO RAFART
JEFE DEPARTAMENTO FINANZAS

INFORME FINAL COMPONENTE TRANSPORTE AEREO

- I N D I C E -

---oOo---

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

INFORME FINAL GRUPO TRANSPORTE

1. ORGANIZACION

Se adjunta en ANEXO ALFA

2. INFRAESTRUCTURA:

1°) Es necesario ampliar la plataforma de CRV, efectos poder asegurar una mayor dispersión de los medios y el estacionamiento de los aviones.

2°) En Malvinas se aprecia:

a) No se satisfizo la reparación de los daños ocacionados por el ENO en la pista, hecho que hizo marginal la operación.

b) Se demoró en la instalación del sistema "SAPON" que había sido trasladado y provisto por la I Brigada Aérea.

c) Luego del primer ataque del ENO, no se habilitó nunca la plataforma.

3. SERVICIOS:

1°) La IX Brigada Aérea, carece de alojamiento adecuado para Personal Subalterno, razón por la cual resultó necesario el gasto de montos elevados en concepto de alojamiento.

4. COMUNICACIONES:

En los enlaces con móviles aéreos, se apreciaron las siguientes deficiencias:

1°) Asignación de frecuencias coincidentes con otras estaciones, muchas veces extranjeras e inclusive del ENO.

2°) Hubiera resultado efectivo contar con un servicio de DIFUSION que brindara información del ENO y MET, ya sea en / texto claro ó en código, con emisión en horas fijas durante todo el día, efectos favorecer el SILENCIO de RADIO y el estado anímico de las tripulaciones en el CPC.

3°) Uso de canales alternativos para cursar mensajes. Se adjunta propuesta sobre el particular en ANEXO BRAVO.



///

5. **CUMPLIMIENTO DE TAREAS POR DIA, A PARTIR DEL 01 MAY 82:**

   1°) Detalle en Anexo CHARLIE y CHARLIE BIS.

   2°) Total general en Anexo DELTA

6. **PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA LLEGAR A LA ZONA DE ENTREGA:**

   1°) En consideración de la información de Icia disponible, se seleccionaron las rutas que se detallan en ANEXO ECO y la oportunidad de su ejecución.

   2°) Mientras el ENO limitaba su accionar a los medios aéreos y navales, el ingreso al área se realizó por las rutas // que se muestran en ANEXO FOXTROT, fuera de este período / por ingreso directo al PUNTO de ENTRADA en FINAL (PEF).

   3°) Efectos evitar la detección radar, las navegaciones den-/tro de las 250 NM de PUERTO ARGENTINO, se realizaron por debajo de los 100 pies y por radioaltímetro, ya sea de / día ó de noche, según el gráfico "Alcance detección radar ENO" ANEXO GOLF.
   A partir de la segunda quincena de Mayo, se procedió realizar los ARR de noche, en virtud de la cantidad de PAC / en vuelo.
   Se seleccionaron como mejores horas para el ARR, por disminución de la actividad aérea y naval del ENO, las si- / guientes:

      a) Entre las 17:45 hs y las 21:30 hs.

      b) Entre las 04:45 hs y las 07:00 hs.

   Los Despegues en MLV, fueron realizados según la técnica de MAXIMO ESFUERZO, directos desde cabecera 08 ó con giro inmediato a la derecha cuando lo fueron de la 26, asumiendo de inmediato una altura inferior a 100 ft.

   La carga máxima trasladada por vuelo, fué 14000 Kg.

   En las operaciones se descartó el empleo de escolta de CI en razon de:

      1°) Limitaciones de radio de acción de la misma.

      2°) Posible delación de la operación por la presencia de aviones sobre el AD, que a su vez atrajeran a / las PPAACC.

      3°) Capacidad del C-130 para penetrar las defensas en vuelo bajo.

   La descarga se efectuó sobre márgen derecha de cabecera 08 por lanzamiento en rodaje de las plataformas.



///

7. PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA REABASTECIMIENTO AEREO

1°) Las OOFF fueron emitidas por la FAS, estando los puntos / de reunión y reabastecimiento ubicados, generalmente, a / 120 NM de los AADD de operación de los aviones A 4 B/C.

2°) Los procedimientos fueron ejecutados, en su mayor parte, con silencio de radio, para evitar la detección del ENO. El éxito obtenido se debió fundamentalmente, al hecho de que los aviones A 4, cuentan con equipamiento de navegación OMEGA.

3°) La experiencia demostró que es conveniente que los aviones KC-130, esperen el regreso de los A 4, para reabastecer a aquellos que tengan problemas de combustible por daño enemigo ó hubieran lanzado sus tanques externos.

8. PROCEDIMIENTOS APLICADOS ANTE ATAQUES DEL ENO:

Se detallan en ANEXO HOTEL

9. INTELIGENCIA AEREA:

En general se careció de una elaborada y creíble apreciación de Icia antes de cada operación.
Lo expuesto se fundamenta en:

1°) Carencia de informaciones y de enlace con los aviones de la ARA, que manifestaban sobrevolar la ruta.

2°) Insuficiente información naval del Area Malvinas, limitada a las 18 NM del alcance radar.

3°) Falta de credibilidad a la información de movimientos navales obtenidos por otros medios.

4°) En los lanzamientos, se careció de adecuada información de la ZL.

10. CARTOGRAFIA EMPLEADA EN LAS OPERACIONES AEREAS:

1°) Cartas escala 1:1.000.000 correspondientes a la zona.

2°) Carta N° 5260 "ISLAS MALVINAS", IGM, Edición 1973, escala 1:500.000

11. EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DE TODO EL PERSONAL:

Se careció del número de trajes anti-exposición necesarios para la cantidad de tripulaciones, por problemas en la formulación del requerimiento y en la obtención.

12. TERMINAL DE CARGA:

1°) La Terminal de Carga de la IX Brigada Aérea, debería:

a) Contar con instalaciones para una TAC de I Categoría.



///

b) En especial una báscula para pesar palets.

2°) En relación con las cargas, se aprecia:

a) Indefinición en la determinación de las cargas por parte del usuario.

b) Falta de aceptabilidad en las cargas transportadas, en relación al riesgo que significa la operación.

c) Entrega de cargas incompletas por parte del usuario, / las que luego de ser trasladadas no podían ser empleadas.

d) Uso del modo aéreo para el traslado de cargas que deberían haberlo sido por otro modo.

3°) Equipamiento para TTAACC no adecuado e incompleto. (Carencia de PLATAFORMAS, CINTAS, CADENAS, FMC TACTICAS, personal e instalaciones idóneas).

13. <u>CONDICIONAMIENTOS DE LA FUERZA AEREA PARA UNA OPERACION AEROTRANSPORTADA EN EL AREA MALVINAS</u>:

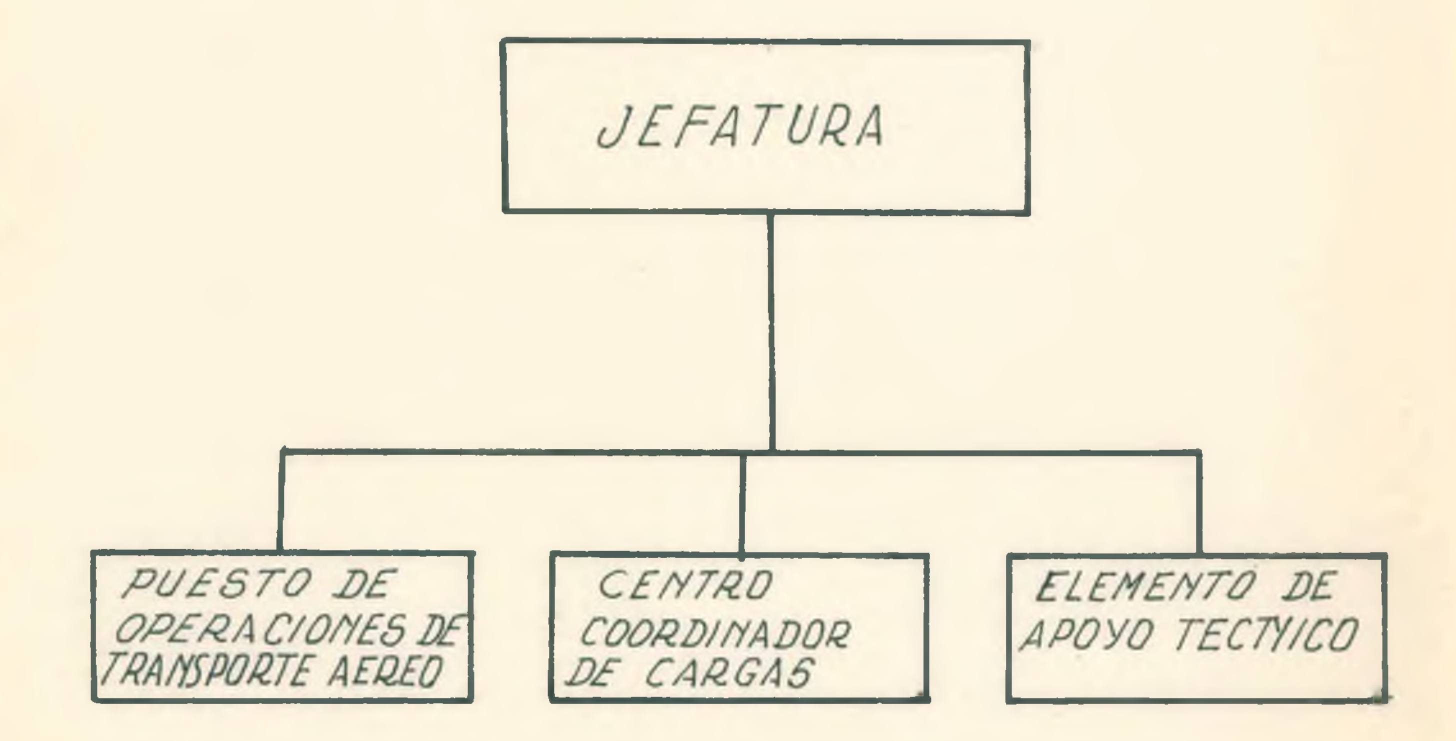
Se adjuntan en ANEXOS INDIA y JULIET.

Comodoro Rivadavia, 19 de Junio de 1982

Comodoro JORGE FRANCISCO MARTINEZ
Jefe Componente Transporte

ANEXO "ALFA"

ORGANIZACION DEL COMPONENTE DE TRANSPORTE







ANEXO "BRAVO"

ASUNTO: RED DE CONTROL E INFORMACION DE COMBATE

PROBLEMA:

1. Comprobación, en oportunidades reiteradas en operaciones realizadas, de la capacidad llevada a cabo por el enemigo de anular la Red (HF) en cuestión, mediante interferencia en todas las fcias.

FACTORES DETERMINANTES DEL EXITO ENEMIGO

2. Fundamentalmente: Capacidad y superioridad para la guerra electrónica.

3. Coolateralmente: (deficiencias propias)

1º) Uso rutinario de fcias e indicativos.

2º) Indiciplina en el tráfico.

3º) Unico circuito en uso sin alternativa planificada.

4º) Si bien se usan códigos no se vela la operación.

CONCLUSION

Efecto deseado

4. Utilizar los medios de comunicaciones con el objeto de:

1º) Negar la información en detalle sobre el desarrollo de la operación.

2º) Ocultar la realización de las operaciones

5. Todo ello mediante la instrumentación de lo propuesto a continuación.

PROPOSICION

Concepto de implementación:



Utilizar Redes de uso corriente establecidas en tiempo

de paz, conjuntamente con las creadas especificamente, para cursar información operativa simulada entre el tráfico rutinario de esas redes, mediante el establecimiento de códigos de interpretación adecuados.

7. En este caso se incluyen a las redes PPAL. y SEC. mientras que la de ALT. (especifica, ya en uso para las operaciones) debería observar las siguientes características:

1º) No repetir ningún indicativo, por lo menos en un lapso menor de 15 días.

2º) Tratar de no repetir las fcias. de trabajo dentro de las 72 horas variandolas en por lo menos 100 Kc. de la original.

Estructuración (Objeto)

8. Ademas de cumplir el objetivo doctrinario implementar el uso de medios disponibles para posibilitar el velo de la operación en toda su extensión.

Organismo de aplicación

9. F.A.S. (Organos operaciones, inteligencia y comunicaciones, coordinadamente).

Integración (Prioridades)

10. Circuitos:

1º) TRANSITO AEREO (FIR CRV), uso PRINCIPAL (PPAL)
Cabecera: COMODORO CONTROL
Apoyo : BAHIA BLANCA, RIO GALLEGOS
Frecuencias: de uso normal

2º) MOVIL DE LA FAA, uso SECUNDARIO (SEC)
Cabecera: CONDOR
Apoyo : CRV - GAL - etc.
Frecuencias: AA ´s según anexo Alfa

3º) INFORMACION Y CONTROL FAS, uso ALTERNATIVA (ALT)
(De acuerdo a lo ya establecido)

Punto de notificación

11. Los puntos de notificación o contacto serán:

1º) RUTINA

(A) CONTROL DE FRECUENCIA Y ENLACE
150 MN fuera.

(B) ABANDONO DEL CONTINENTE
debajo de 1000 pies

(C) ENTRADA CAMPO PRINCIPAL COMBATE
(250 MN de MLV)

2º) EVENTUALES

Todos los que surjan como necesarios para el desarrollo de la operación. (ver códigos anexo Bravo).
Se deberán convenir los que surjan como necesarios de ser utilizados de acuerdo a la operación y situación Táctica.

ACCIONES RECOMENDADAS

12. Realizar las siguientes coordinaciones de tareas a fin que:

1º) Organo planificador: Asigna los indicativos de la aeronaves de acuerdo a lo estipulado:

Codigos de llamadas:

LV - | P | | |
FA - | | 9 | |

Letra P o número 9 en el lugar indicado, resto de las letras o dígitos a fijar



2°) CONDOR (Est.cabecera): Todo reporte de FA será retrasmitido de inmediato al POTA PAL.

3°) POTA PAL: Retrasmitirá vía teléfono punto a punto o cualquier medio, al POTA CRV todo movimiento recibido perteneciente a FA cuyo número incluya el número 9 como segundo dígito.

4°) COMODORO RIVADAVIA (Est.apoyo): Retrasmitirá vía telefónica al int. (CRV) 116 POTA CRV, todo movimiento de FA - cuyo número incluya el número 9 como segundo dígito.

5°) COMODORO CONTROL: Retrasmitirá, vía telefónica al int. - 116 (CRV) POTA CRV, todo movimiento perteneciente a LV - cuya sigla comience con P (e.m. PLT)

6°) TODAS LAS AERONAVES encaminarán el tráfico vía cabecera- correspondiente y/o estaciones con asiento en CRV mediante transmisión directa o solicitando QSP.

7°) No descartar el uso de matrículas de aviones comerciales que frecuenten las rutas elegidas como simuladas.

APENDICES

UNO - Diagrama de las Redes, Frecuencias, Indicativos.

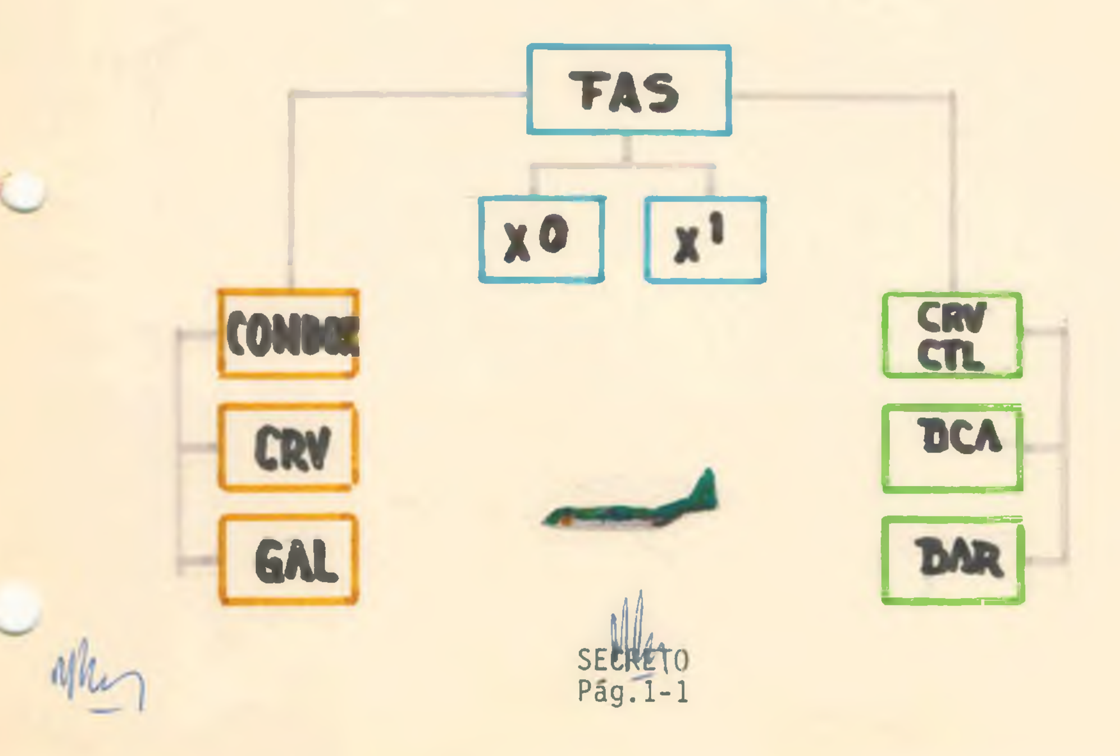
DOS - Enlaces tipos en Red Tránsito Aé.

TRES- [illegible] Códigos.

CUATRO- Enlaces tipos en Red Móvil FAA

REDES, FRECUENCIAS, INDICATIVOS

REDES		TRANSITO AEREO (PPAL)	MOVIL FAA (SEC)	FAS (ALT)
ESTAC.	CABEC.	COMODORO CONTROL	CONDOR	0
	APOYO	BAHIA CONTROL BARILOCHE	COMODORO GALLEGOS	1
FRECUENCIAS		122,1 2966 5547 10081	AA-61 AA-59 (1) AA-58 AA-57 (2)	A DETER- MINARSE
AVIONES		LV - PXX	FA X9X	CONVENIDOS
ESTACIONES		EN USO	EN USO	CONVENIDOS





PUNTO NOTIF.	A				B				C			
VIA	POS.	FL.	Hora	ETA	POS.	FL.	Hora	ETA	POS.	FL.	Hora	ETA
ADO	DE BCA A CRV				VIE	240	real	TRE (C)	TRE	240	real	CRV (MLV)
	DE ADO A BAR					200	real	CRV (C)	CRV	240	real	ESQ (MLV)
SJU	GRE	210	real	CRV (B)	CRV	210	real	TRE (C)	TRE	210	real	VIE (MLV)
	BCA	210	real	SAO (B)	SAO	210	real	UW 37 (C)	UW 37	210	real	ESQ (MLV)
SCZ	GAL	210	real	SCZ (B)	SCZ	210	real	CRV (C)	CRV	210	real	PAKAL UW 38(MLV)
	INO	250	real	GRE (B)	GRE	250	real	Lat.PTM(C)	L.PTM	250	real	IROLA UW 40(MLV)

PUNTOS DE NOTIFICACION		
A	aprox. 150 MN fuera	CONTROL DE FRECUENCIA
B	abandono continente (luego del descenso)	CONTROL MISION
C	ingreso al CPC	CONTROL MISION/SITUACION TACTICA

TRAFICO PATRON EN LA RED PRINCIPAL (PPAL)

NOTA: (1) Por cada posible lugar de abandono del continente figuran dos (2) variantes.

(2) Salida via ADO puntos de notificación A y B son coincidentes.

SECRETO

MENSAJE	PPAL	SEC	ALT
ABORTE OPERACION	ASCIENDA PARA FL..	CANCELÓ PLN CARGA EN POSICION XX	A CONVENIR
ABORTO OPERACION	CANCELO PLN IFR	REGRESO POR FALLA TECNICA	
TODO NORMAL	RECIBIDO, MANTENGA FL ...., REPORTE	RECIBIDO QUEDO ATTO	

NOTA: Se podran agregar todos los mensajes que convengan a la operacion estipulando la convencion adecuada al circuito.

SECRETO

APENDICE TRES

TRAFICO PATRON EN LA RED MOVIL DE LA FAA

INDICATIVO DE LLAMADA : Disponer Nº FA que incluya el número 9 como segundo digito [ ][9][ ]
(Ejemplo : FA 197)

PUNTOS DE NOTIFICACION: Se codificaran con números a similitud de lo que se hace con los AADD de mayor uso en operaciones. En lo posible se simularan los movimientos como si todos fueran despegues y aterrizajes(tomandose los margenes de tiempo correspondientes aprox. 10 a 20 minutos en tierra)

EJEMPLO: Si la aeronave llega a la posición B, estipulada como Nº 36 y estima la entrada en el CPC, posicion C (a la cual se le asigno el Nº 14) será:

CONDOR FA 197 con movimiento en Posicion 36: arribado a las 1400 despegado a las 1410 con destino a posicion 14.



ANEXO "CHARLIE"

ANEXO "CHARLIE BIS"

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	SECRETO CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV	
	2-5-82	Com. MARTINEZ VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM(R) GILIBERIO SM(R) AGUIRRE SM(R) LINDER SAux FATTORE	TC-68				CR 127	PATO	NO SE CUMPLIO POR MET y TAC				1
	3-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ Cap MARIN SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-63		14.000	28	CR 130	TIGRE	NO SE CUMPLIO POR ORDEN FAS Hizo escala en GAL				2
	4-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ Cap MARIN SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-63				CR 132	TUERTO	NO SE CUMPLIO POR MET EN MLV				3
	4-5-82	VCom VIANNA Cap VALLE Cap CERRUTI SP RAZZINI Clº ORTIZ SAux NAZZARI SAux MARNONI	TC-66				CR 133	TALCO	NO SE CUMPLIO POR MET EN MLV				4
	6-5-82	Com. MARTINEZ VCom VIANNA Cap VALLE Cap. CERRUTI SP RAZZINI Clº ORTIZ SAux NAZZARI SAux MARNONI	TC-65	06:00	14.000	23	CR 134	TIGRE	12:00	15:50	16:25	18:35	(1)

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
									CRV	MLV	MLV	CRV
6	6-5-82	VCom DEMARCO MY MACLAY VCom SPERANZA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-68				CR-135	PATO	NO ATERRIZO EN MLV POR MET			5
7	7-5-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO My VALDECANTOS SP(R) BILL SAux GODOY CP GARDENAL SAux DEROBLES	TC-65	05:50	13.500	12 heridos	CR-136	TIGRE	10;40	13:55	14:10	16:45 (3)
8	7-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY VCom SPERANZA Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-68	05:10	14.700	12	CR-137	PATO	09:30	12:15	12:45	15:15 (2)
9	8-5-82	My VELIZ Cap VILLEGAS My VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC-65	05:45	13.750	20	CR-139	LANA	18:30	2137 ?	2151 ?	00:15 (6)?
10	8-5-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-68	05:45	14.400	16	CR-138	PICO	18:00	20:50	21:10	23:40 (5)?

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
11	6-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-61	06:05			CR 139	TIGRE				
12	7-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA CP CAMINO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC-63	05:20	13.500	12						
13	7-5-82	My VELIZ Cap VILLEGAS My VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC-65	06:00				LANA	NO ARR EN MLV POR SITUACION TACTICA.			
14	10-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-65	07:00	13.200	11	CR-148	LANA	OPERO DE SCZ A MLV			
15	10-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOITCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-68				CR-147	PICO				

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
									CRV	MLV	MLV	CRV
16	12-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOITCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-68	04:35	15.000		CR-153	TIGRE	14:15	16:30	17:00	19:20
17	13-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-65	04:15	15.000	19	CR-152		NO ARR	EN MLV	POR MET	
18	14-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-65	04:00	12.500	15	CR-155	TERO	NO ARR	EN MLV	POR MET	
19	15-5-82	My BRUNO VCom MORO My MALDONADO CP FIGUEROA CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-65	06:25	15.000	42	CR-156	ARIES	17:10	20:30	20;35	23:35
20	15-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA CP CAMINO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC-63	06:10	14.500	28	CR-157	LIBRA	20:05	23:15	23:30	02:30

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
21	15-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-68	19:40	14.500	18	CR-155	TERO	18:20 GAL	22:00	22:20	ARR EN
22	16-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-65	02:05			CAT 158	PATO	NO ARR	PER TAC.		
23	17-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-65	06:10	.14.500	11	CAT-159	PAMPA	12:45	16:00	16:20	19:15
24	17-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-63	05:50	14.000	2	CAT 160	CAIMAN	14:30	17:45	18:00	20:20
25	18-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-63	07:15			CAT 168	PACU	NO ARR	EN MLV	POR MET	

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
26	18-5-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-65	06:05	15.200	4	CAT 160	LIBRA	13:15	16:20	16:40	19:15
27	19-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEINSER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-66	06:35			CAT 167	ARIES	NO ARR EN MLV POR MET			
28	19-5-82	Com. MARTINEZ My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-68	05:20	8.000		CAT 163	TRONCO	LANZAMIENTO CONTENEDORES EN DARWIN			
29	19-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC-63	05:40	14.200	8	CAT 169	PATO	13:15	16:10	16:20	18:50
30	19-5-82	VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC-64	04:30	9.000	-	CAT 173	PATO	LANZAMIENTO CONTENEDORES EN BAHIA FOX			

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
									CRV	MLV	MLV	CRV
31	19-5-82	VCOM NOE MY BRIEND CAP BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC 63	05:30	18.000	8	CAT 172	GALLO	12:200	15:20	15:35	18:05
32	20-5-82	MY PALAZZI VCOM SANCHOTENA VCOM TRIBIANI SAUX ROMERO CP TORRES SP AREVLAO SP SANCHEZ	TC 66	05:25	15.000	1	CAT 171	ACUARIO	NO ARRIBO POR MET			
33	20-5-82	VCOM NOE MY BRIEND CAP BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC 63	05:00	663							
34	23-5-82	MY VELIZ CAP VILLEGAS MY VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAUX PUIG	TC 66	06:15	15.000	40	CAT 175	MARTE	00:15	04:00	04:15 DEP DE MLV con DESTINO GAL	06:30
35	23-5-82	MY DOMINGUEZ VCOM REGUEIRO MY BAGNASCO CP REYNOSO SAUX GODOY CP CARDENAL SAUX DE ROBLES	TC 66	08:05	15.000	3	CAT 179	ACUARIO	NO ARRIBO POR MET			

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
36	24-5-82	CAP BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-64		14.000		CAT 181	TOCO				
37	25-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-64	05:10			CAT 181	TOCO				
38	26-5-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO Com MELA CP REYNOSO SAux GODOY CP GARDENAL SAux DEROBLES	TC-66	03:00	5500	58	CAT 186	ARIES	NO SE CUMPLIO POR TAC			
39	26-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64				CAT 185	PATO	NO SE CUMPLIO POR TAC			
	27-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-64	08:20	12.000	10	CAT 186	GALLO	16:25	20:15	21:00	ARR GA[illegible] 23:15

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
[illegible]	27-5-82	VCom CANO 1Ten VACCARO VCom SERVATICO SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC-65	06:00			VEA	LOCO				
42	27-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-66	08:10	6.000	62 (7 heridos)	CAT 187	MARTE				
43	28-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-63	07:35	13500	27	CAT 190	TRONCO	15:20	18:45	19:00	21:30
44	28-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC-66	05:40	7.000	43	CAT 192	ACUARIO	NO ARR	EN MLV	POR TAC	
45	28-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC-66				VEA CAT 189	LOCO				

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
46	28-5-82	My PALAZZI VC SANCHOTENA VC TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-61	06:40	13500	12	CAT 191	TOCO	17:53	21:20	21:40	00:25
47	27-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-63	04:30			CAT 188	TIGRE	NO ARR	MLV POR	TAC	
48	28-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64	07:40			CAT 189 VEA	LOCO				
49	29-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64	05:00			CAT 192 VEA	LOCO				
50	29-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-65	04:25	12.500	3	CAT 195	MARTE	NO ARR	EN MLV	POR TAC	

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
51	29-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC 66				CAT 193		NO ARR EN MLV POR TAC			
52	31-5-82	MY PALAZZI Vcom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC 65						NO ARR EN MLV POR TAC			
53	31-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SAux LOZANO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC 63	06:10			VEA					
54	31-5-82	VCOM CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 65	05:50			PA	PATO	16:20	19:00	19:50	23:00
55	01-6-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE Vcom MEISNER CP CARDONE CP CANTEZANO SP LASTRA SA ALBELOS	TC 63				VEA	VEA	DESAPARECIDO A PARTIR DE LAS 10:40 Hs.			
56	03-6-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH [illegible] PAIOR [illegible] [illegible]	TC 66	05:15					02:50	06:25	0[illegible]35	09:15

SECRETO

Mly

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	SECRETO CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
57	03-6-82	Vcom CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 65	02:50				PATO	17:40	(NO ARR EN MALV POR TAC)		20:30
58	05-6-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLLIER SAux SOSA SA MARNONI	TC 66	06:50	3.000	30			14:20	18:20	18:40	21:30
59	05-6-82	MY VELIZ Cap VILLEGAS VCom LOPEZ CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC 65	06:40						NO ARR EN MLV POR TAC		
60	07-6-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO My BAGNASCO CP REYNOSO SAux GODOY CP GARDENAL SAux DE ROBLES	TC 64	06:10					17:40	(NO ARR EN MLV POR TAC)		23:50
61	07-6-82	MY VELIZ Cap VILLEGAS VCom LOPEZ CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC 65	06:00						(NO ARR EN MLV POR TAC)	GAL	GAL
62	10-6-82	VCom DEMARCO MY MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SA CASTILLO SAux CORTEZ	TC 64	06:10					14:30	(NO ARR EN MLV POR TAC)		(GAL) 20:30

SECRETO

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
63	11-6-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC 64	06:45					(GAL) 15:25	(NO ARR EN MALV POR TAC)		(CRV) 22:10
64	12-6-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SAux BRESSAN SA PAJON SP PLACENCIA	TC 66	05:00					(GAL) 16:30	19:10	19:50	(GAL) 22:10
65	12-6-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE Com MELA CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SAux PAOLONI	TC 65	03:50					NO ARR EN MLV POR TAC			
66	13-6-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC 66	05:50					(GAL) 02:10	06:10	06:30	(GAL) 09:30
67	13-6-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE Com MELA CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SAux PAOLONI	TC 65	04:30	13.400	68			15:30	20:00	21:10	00:40

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA KC-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
1	01-5-82	Com BELTRAMONE Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SAux AMENGUAL SP CARAVACA SAux GUERRA	TC-70	03:45			REV					
2	01-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SP MANYSZYN Clº BARRIONUEVO	TC-69	08:55			VEA					
3	01-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SP MANYSZYN Clº BARRIONUEVO	TC-69	05:45			REV					
4	03-5-82	Com BELTRAMONE Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SAux AMENGUAL SP CARAVACA	TC-70	03:40			REV					
5	04-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI [illegible]	TC-70	05:00			VEA					

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
6	06 al 09 MAY 82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-70	15:50			REV (3)					
7	09-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-69	06:25			VEA					
8	11-5-82	Cap SENN My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SP LASTRA	TC-70	04:00			VEA					
9	12-5-82	VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA SP CARAVACA	TC-70	05:55			REV					
10	12-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	04:00			REV					

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
11	15-5-82	VCom VIANNA Cap VALLE Cap CERRUTI SP RAZZINI Cl° ORTIZ SAux NAZZARI SAux RICCI	TC-70	02:40			VEA					
12	21-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	06:10			REV					
13	22-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	06:00			REV					
14	22-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	04:00			REV					
15	23-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	09:00			REV					

DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
16	23-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	07:00			REV					
17	24-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	05:20			REV					
18	24-5-82	VCom PESSANA ~~1Ten VACCARO~~ CAP Perrotta My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	09:50			REV					
19	25-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	08:40			REV					
20	25 al 27 5-82	VCom PESSANA ~~1Ten VACCARO~~ Cap Perrotta My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	22:25			REV (3)					
		Ver FAA										

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
[illegible]	27-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SA HUEOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	07:00			REV					
22	28-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARNONI	TC-70	05:10			REV					
23	28 al 30 MAY. 82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI Cp PERON CP TELLO SAux GONZALES SAux REYNOSO	TC-69	26:05			REV (3)					
24	30-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARNONI SP CARAVACA	TC-70	05:50			REV					
25	31-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	09:15			REV					

ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
26	08-6-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-70	07:15			REV					
27	09-6-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARMONI SP CARAVACA	TC-69	04:10			REV					
28	09 al 13 JUN 82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-70	16:00			REV (4)					
29	04 al 09 JUN 82	VCom CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 69	10:50			REV (3)				66	
30	19 JUN 82	MY BOLZI Cap SAMPIETRO MY VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC 69						TRASLADO DEL AVION A PAL			PAL 1500

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
31	20 al 23 JUN 82	VCom LITHENTA Cap DESTEFANIS MY MENSI CP TELLO CP PERON SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SAux LOMBINI (ECOO)	TC 70				REV		PAL TRASLADO DEL TC 70 A PAL	GAL	GAL	

SECRETO



ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Cerco Aéreo)

(Entre el 01-MAY y el 13-JUN-82)

VUELOS REAL. CON ARR.		31
VUELOS REAL. CON LANZ.		2
VUELOS REALIZADOS HASTA MENOS DE 60 NM DE MLV SIN ARR		21
VUELOS DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO		6
PAX TRASLADADOS		514
EVACUACION AEROMEDICA		264
	a) FAA	133.973 Kgs.
CARG.TRANSP.	b) EJE	267.423 Kgs.
	c) ARA	33.000 Kgs.
TOTAL		434.396 Kgs.
HORAS VOLADAS		427,25 Hs.
CARGA LANZADA		17.500 Kgs.



ANEXO "ECO"

RUTAS EMPLEADAS

1 - GAL (SCZ)
S 5330 W 6400
S 5330 W 6820
UPNS

2 - S 4900 W 6700
S 5000 W 5063
S 5000 W 5800

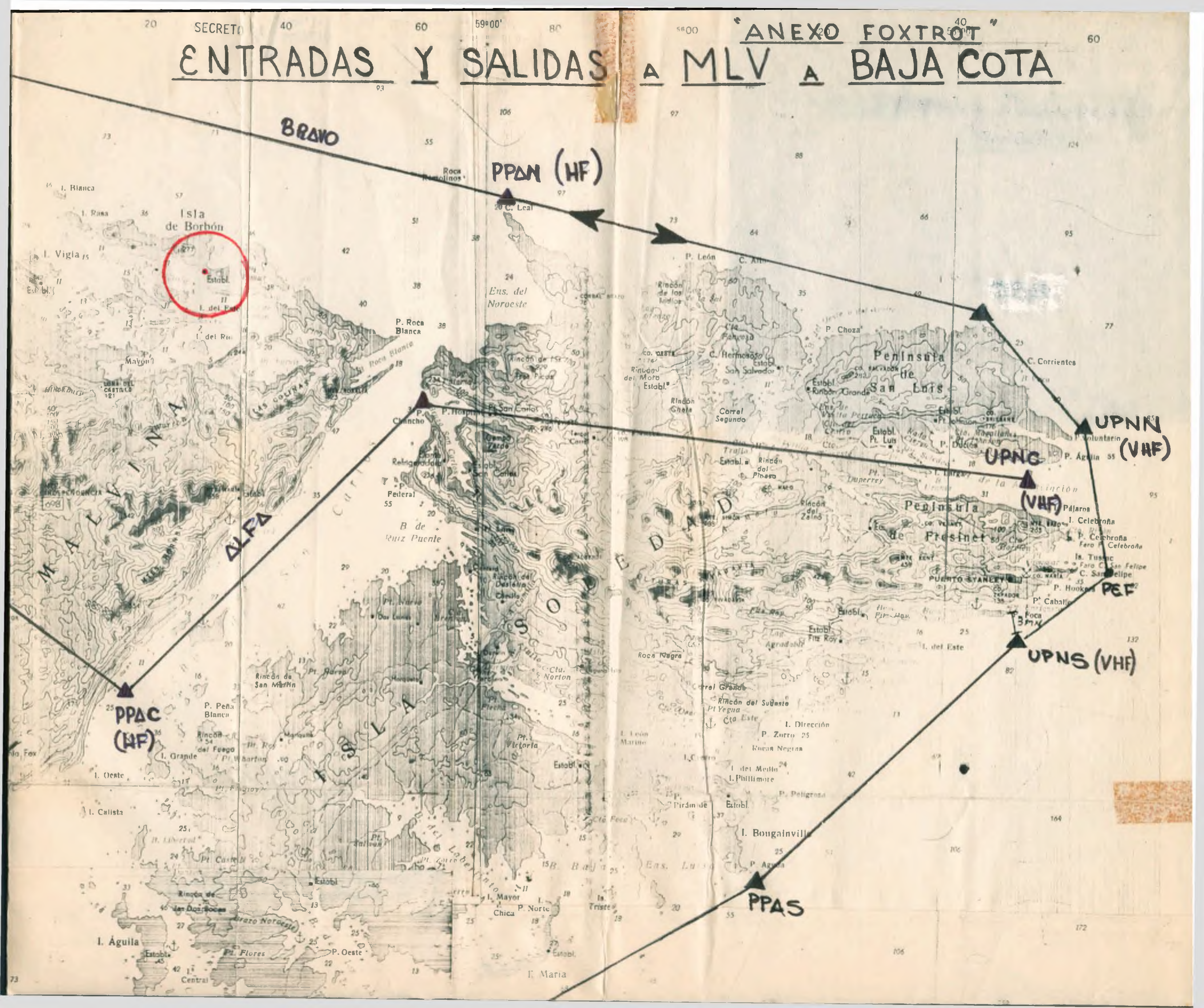
3 - ADO
S 5000 W 5800
UPNN

4 - SCZ
S 5330 W 5800
UPNN

5 - CRV
S 4840 W 6700
S 5300 W 6300
S 5300 W 5800
UPNS

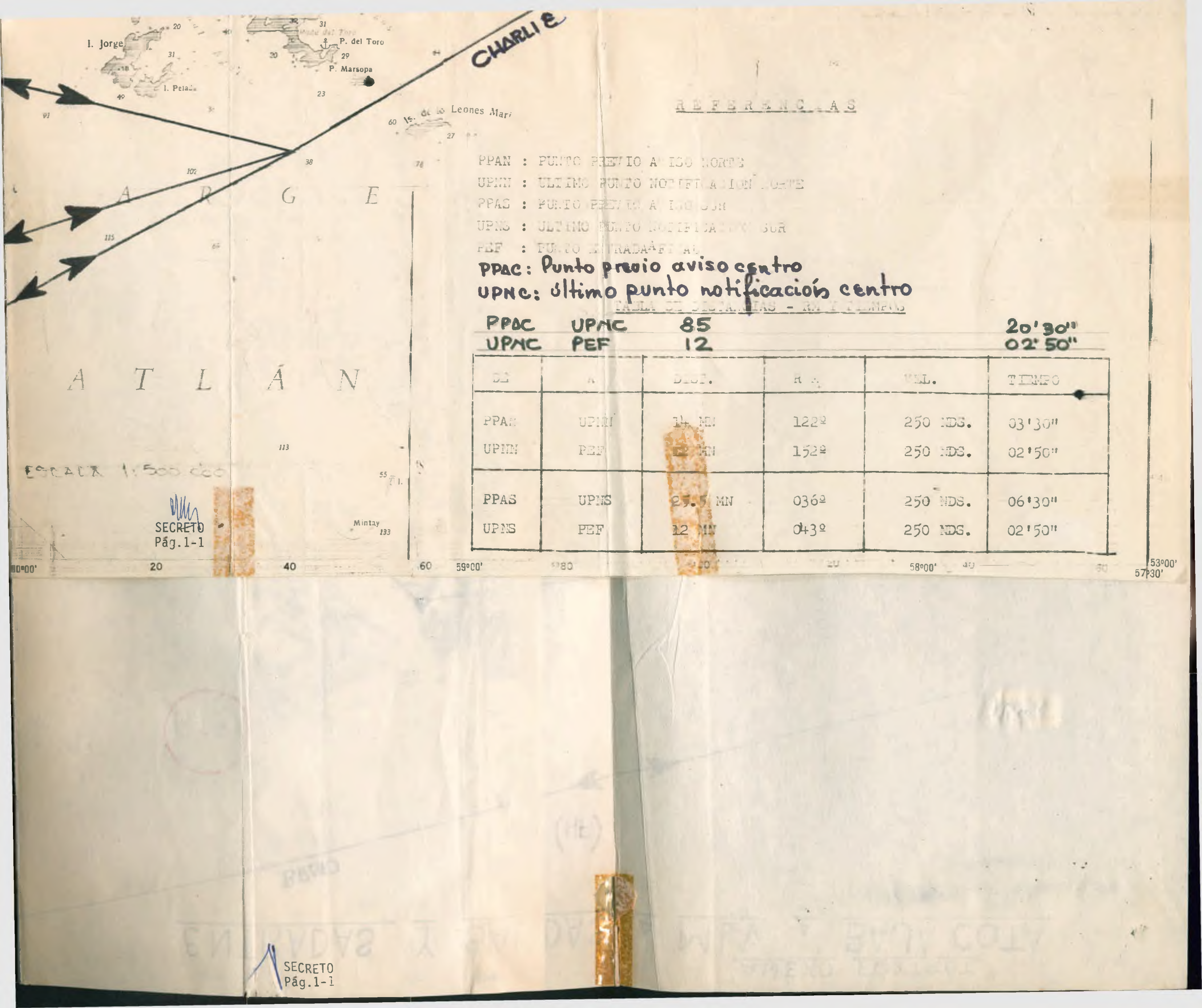
6 - CRV
S 4900 W 6700
S 5400 W 6400
S 5400 W 5740
UPNS

7 - CRV
GDE
S 5400 W 6400
S 5400 W 5800
S 5300 W 5700


SECRETO
"ANEXO FOXTROT"
ENTRADAS Y SALIDAS A MLV A BAJA COTA
BRAVO
PPAN (HF)
ALFA
UPNN (VHF)
UPNG (VHF)
PEF
UPNS (VHF)
PPAC (HF)
PPAS
3 MN
Isla de Borbón
MALVINA
ISLA SOLEDAD
Península de San Luis
Península de Freycinet
Puerto Stanley
C. Corrientes
I. Bougainville
I. Águila
I. Calista
I. Oeste
I. Grande
I. Vigia
I. Blanca
I. Rasa
Ens. del Noroeste
P. Roca Blanca
C. Leal
P. León
P. Choza
C. Hermoso
Rincón Grande
Correl Segundo
Rincón Chato
Rincón del Moro
Roca Negra
Rincón del Sudeste
I. Dirección
P. Zorro
Rocas Negras
I. del Medio
I. Phillimore
P. Peligrosa
I. del Este
P. Caballo
P. Hooker
C. San Felipe
P. Voluntario
P. Águila
I. Celebroña
B. de Ruiz Puente
Rincón de San Martín
P. Peña Blanca
Rincón del Fuego
P. Norte
I. Maria
P. Oeste



61°30' Oeste de Greenwich
I. Rasa del Oeste
Islas Sebaldes
Is. Los Salvajes
Is. Las Llaves
I. Pan de Azúcar
CRV
GRA
GAL
I. Culebr
Is. Los Hermanos
I. del Rosario
Elefante
I. Trinidad
Roca Blanca
P. de los Desvelos
C. Terrible
P. Esperanza
Rocas Aguilas
I. Baja
I. Remolinos
Paso Remolinos
Bahía San Francisco de Paula
Pt. Norte
Whaler
I. Cuarta
I. Tercera
I. Segunda
Islas del Pasaje
I. San Julián
P. San Julián
Bahía 9 de Julio
P. Escarpada
I. Norte
I. Montura
Morro Norte
P. Escarpada
I. de Goicoechea
P. del Caballo
I. Baja
Is. del Canal
I. San Rafael
Roca Ruiseñor
Roca Negra
Paso Ruiseñor
Bahía San Julián
P. Peña
Isla San José
Pt. Moreno
I. Oeste
I. Pájaro
P. Lucas
Ites. Franceses
C. Belgrano



REFERENCIAS

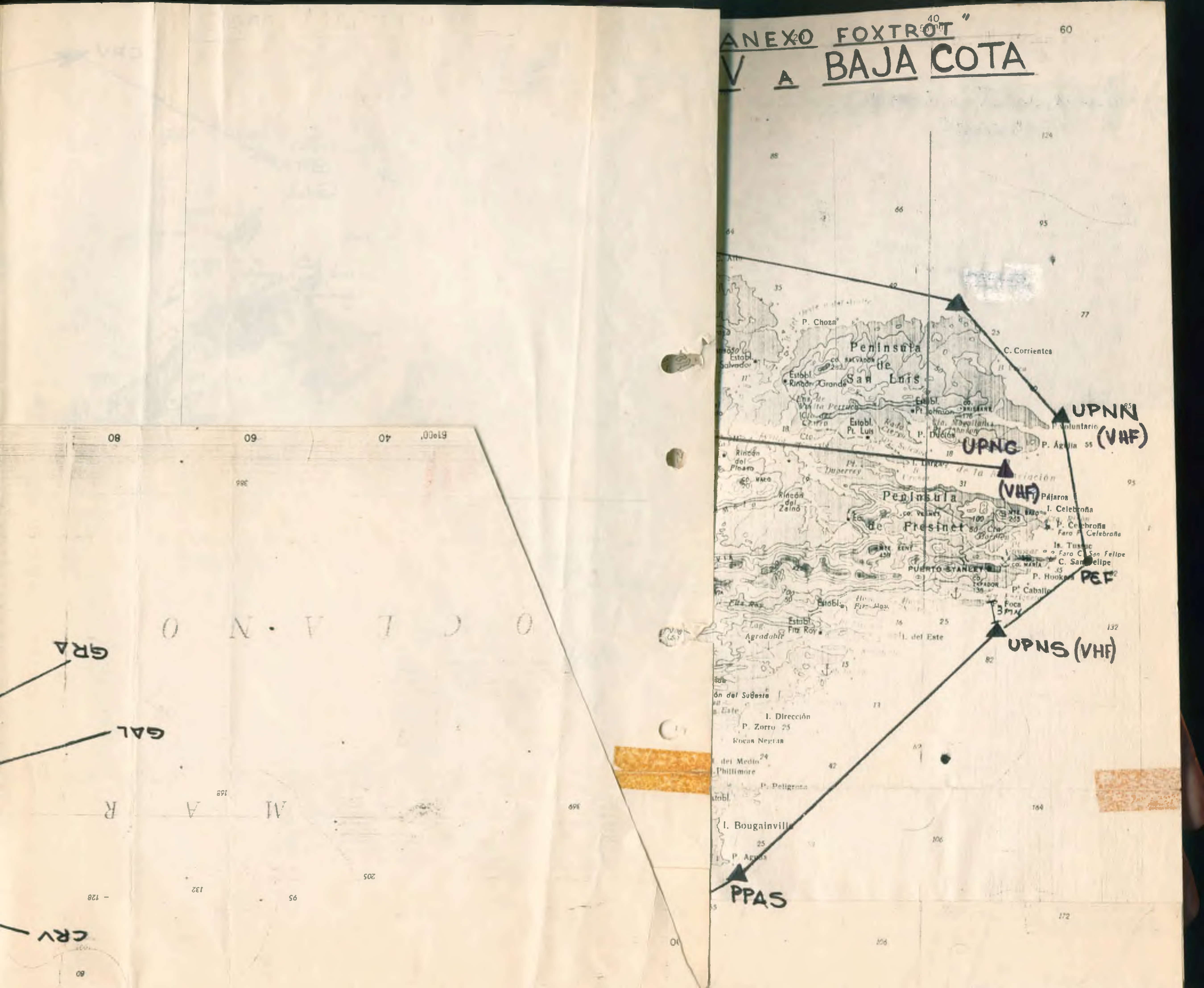
PPAN : PUNTO PREVIO AVISO NORTE
UPMN : ULTIMO PUNTO NOTIFICACION NORTE
PPAS : PUNTO PREVIO AVISO SUR
UPNS : ULTIMO PUNTO NOTIFICACION SUR
PEF : PUNTO ENTRADA FINAL
PPAC: Punto previo aviso centro
UPNC: último punto notificación centro

TABLA DE DISTANCIAS - RV Y TIEMPOS

DE	A	DIST.	R V	VEL.	TIEMPO
PPAC	UPNC	85			20'30"
UPNC	PEF	12			02'50"
PPAN	UPMN	14 MN	122º	250 NDS.	03'30"
UPMN	PEF	12 MN	152º	250 NDS.	02'50"
PPAS	UPNS	25.5 MN	036º	250 NDS.	06'30"
UPNS	PEF	12 MN	043º	250 NDS.	02'50"

SECRETO
Pág.1-1

SECRETO
Pág.1-1



ANEXO FOXTROT "
V A BAJA COTA
Peninsula de San Luis
P. Choza
C. Corrientes
Estbl. Rincón Grande
Estbl. Pt. Luis
UPNN (VHF)
UPNG (VHF)
P. Águila
Peninsula de Presinet
PUERTO STANLEY
I. Celebroña
P. Celebroña
C. San Felipe
PEF
P. Pájaros
P. Hooker
P. Caballo
Foca
UPNS (VHF)
Estbl. Fitz Roy
I. del Este
I. Dirección
P. Zorro
Rocas Negras
I. del Medio
Phillimore
P. Peligrosa
I. Bougainville
P. Aguila
PPAS
GRA
GAL
CRV
O C E A N O
M A R

///

S 5200 W 5700

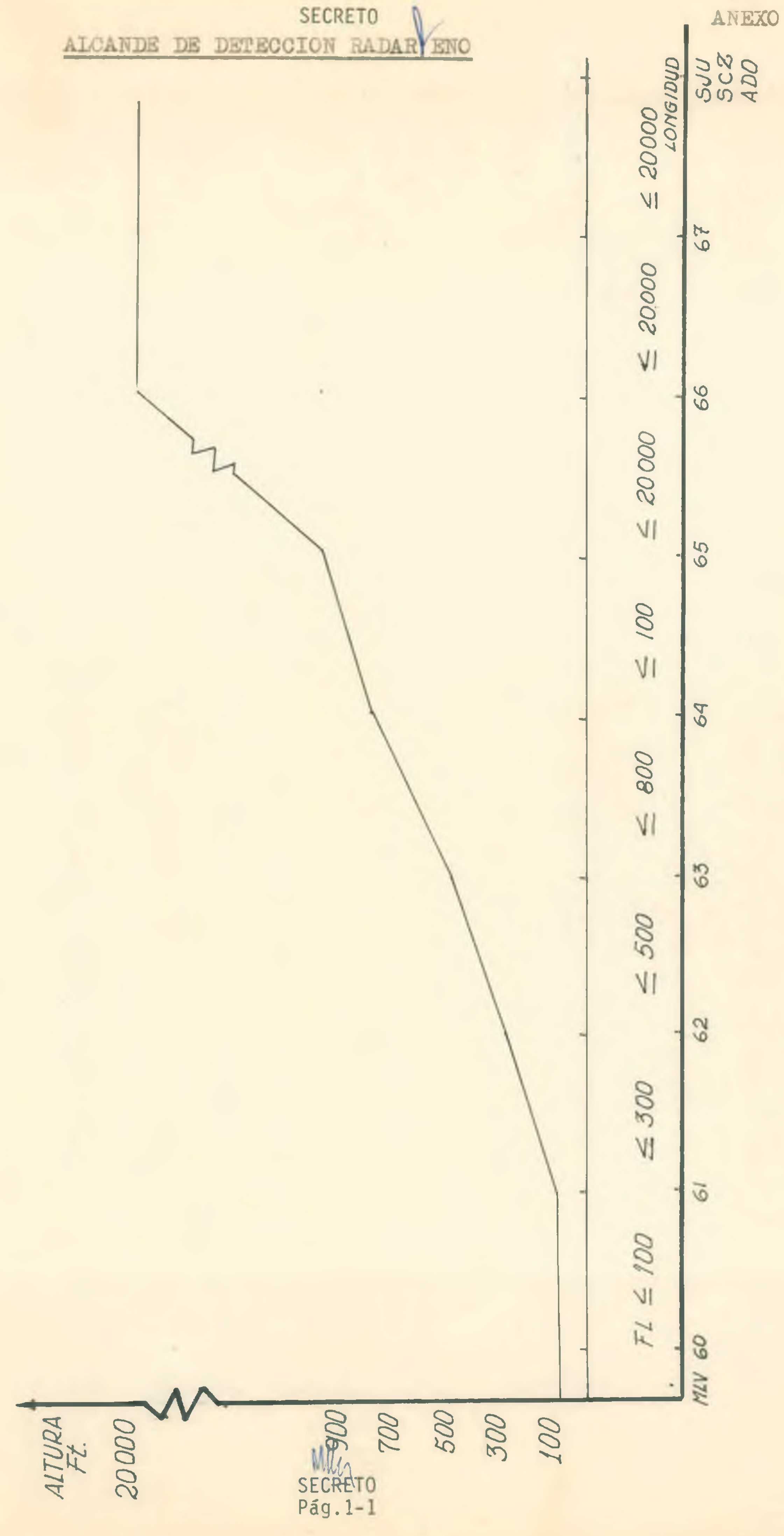
S 5740 W 5730 (UPNS)

ANEXO "GOLF"

SECRETO

ANEXO GOLF

ALCANDE DE DETECCION RADAR ENO



ANEXO "HOTEL"

PROCEDIMIENTOS A APLICAR ANTE ATAQUES AEREOS DEL ENO

1°) La supervivencia de aviones de transporte en el T.O. depende en su capacidad para evitar la amenaza, por lo tanto:

a) Vuele, si las condiciones meteorológicas lo permiten, / entre 50 y 200 pies como máximo.

b) Mantenga escucha permanente en las frecuencias asignadas y rompa el silencio de radio sólo cuando sea estrictamente necesario.

c) Al entrar dentro de las 200 NM de MLV, asegúrese que un tripulante observe la parte trasera del avión, a travez del sextante periscópico, a los efectos de cubrir la posibilidad de ataque con misiles tierra-aire ó aire-aire y/o fuego de cañones de aviones interceptores.
Asimismo, los ACD y PAX, deberán encontrarse en la parte posterior de la cabina de carga, observando por los laterales la eventual precencia de enemigos.

2°) Si su avión es atacado con misiles (la experiencia a demostrado que en general es posible verlos), proceda como sigue:

a) Reduzca turbinas de inmediato, iniciando un viraje HACIA el misil y simultáneamente efectúe el lanzamiento de bengalas de acuerdo con necesidades.

b) Acelere, hasta velocidad estructural menos 10 Kts, alejándose de la base de operaciones del interceptor, efectuando maniobras evasivas a no mas de 100 pies (el elevado consumo de combustible a baja altura, probablemente disuadirá al piloto enemigo de continuar con el ataque).

3°) Si su avión es atacado con cañones, recuerde que un cambio // constante de trayectoria y velocidad, dificultará/impedirá la puntería del piloto enemigo.
Para ello es importante hacer deslizar el avión, lo que obligará al piloto enemigo a efectuar nuevamente toda la curva de persecución.

4°) Luego del aterrizaje efectúe "Escala sin detención de motores" y descargue tan pronto como sea posible. "El éxito de la operación depende, EN PARTICULAR, de minimizar los tiempos en tie-/ rra".

5°) Si se produce un ataque ó hay alarma roja, mientras el avión /



está en tierra, proceda como sigue:

a) No despegue por ninguna causa

b) Detenga motores, corte energía eléctrica y abandone el avión de inmediato.

c) Dirijase al refugio antiaéreo mas cercano.

6°) Para una puesta en marcha posterior proceda como sigue:

a) Arranque motores 3 y 2 e inicie el carreteo.

b) Durante el rodaje ponga en marcha simultáneamente motores 1 y 4 y complete las listas de despegue.

7°) Si la componente de viento lo permite, despegue de cabecera 08.

8°) VUELE SIMPRE CONVALVULAS BLEED CERRADAS





ANEXO "INDIA"

CONDICIONAMIENTO DE LA FUERZA AEREA PARA UNA OPERACION AEROTRANSPORTADA EN EL AREA MALVINAS.

I - DE ORDEN TACTICO

1°) Obtención de la superioridad aérea, en el momento de la ejecución de la operación.

2°) Mantenimiento de sombrilla aérea de CI sobre la ZL

3°) Contar con suficiente y detallada información referida a:

a) Ubicación de fragatas misilísticas y portaaviones.

b) Ubicación de PAC.

c) Ubicación de los piquetes de radar.

d) Ubicación de la AAe enemiga.

4°) Conveniencia del aprovechamiento de la sorpresa, no realizando la operación con la totalidad de los medios en una / sola oportunidad.

5°) No se asegura un reabastecimiento ní una segunda ola, razón por la cual, el elemento trasladado en cada avión debe ser autosuficiente, reduciendo así la capacidad de /// transporte de personal.

6°) La operación se debe realizar juntamente con otra de engaño ó distracción.

7°) Dificultad de recorrer la ruta de aproximación aérea en // más de una oportunidad, impidiendo así la concentración // del personal y abastecimiento en una misma oportunidad.

8°) El lanzamiento nocturno presenta, por los adelantos técnicos del enemigo, idénticos riesgos y condicionamientos que el diurno, incrementado por las dificultades propias de la localización de la ZL nocturna.

9°) La obtención de una altura de lanzamiento adecuada, delata la precencia a los medios de detección enemigos.

10°) Las capacidades del enemigo, hacen que las posibilidades de intercepción y derribos por artillería antiaérea, se aprecien elevadísimas, ocacionando graves pérdidas de me-/ dios aéreos (Totalidad medios de transporte FAA).

II - DE ORDEN TECNICO

1°) La aproximación debe ser realizada a muy baja altura, sín posibilidades ciertas de ubicación de la ZL.

///

2°) La ZL debe permitir el lanzamiento en un solo pasaje, por la imposibilidad de repetir la recorrida del lanzamiento.

3°) Capacidades de las aeronaves:

a) C-130: 64 paracaidístas sin cargas (5 avs - total 320)

b) F-27 : 27/35 paracaidístas sin carga (9 avs - total 287)

III - DE ORDEN METEOROLOGICO

1°) En el sector NNE de Puerto DARWIN, se presenta una zona / de permanente nubosidad baja, lo que no otorga "el techo necesario".

2°) La meteorología es sumamente variable.

3°) La meteorología hace más factible la operación sobre GRAN MALVINA que sobre SOLEDAD.

4°) Los vientos en superficie son de elevada intensidad (más de 20 nudos).

IV - CONCLUSIONES

1°) Los factores condicionantes establecidos por Fuerza Aérea, determinan que una operación aerotransportada sobre Malvinas, implica un grave riesgo para la continuidad de la capacidad de transporte de esta Fuerza, por lo cual la decisión de empleo debe ser un último recurso habiéndo conjugado los factores TACTICOS, TECNICOS y CLIMATICOS con el rédito de la operación.

2°) En caso de operar utilizando la totalidad de los medios / aéreos disponibles (5 C-130 y 9 F-27) se contaría en la zona objetivo, con efectivos equivalentes a 2 Ca I (+) / sin medios de apoyo de fuego de nivel unidad.

3°) Es fundamental disponer de adecuada y cierta información para disminuir los riesgos tácticos de la operación.

4°) La oportunidad de la operación está condicionada por la conjunción de factores TACTICOS y METEOROLOGICOS, de incierta compatibilización.

5°) La selección de la ZL apta, limita la factibilidad terrestre.

6°) Es posible -con un considerable esfuerzo y riego- colocar en Puerto Argentino efectivos del orden de 390 hombres, / en entrega por aterrizaje en un lapso similar y con pérdidas de personal y material nulas.



ANEXO "JULIET"

OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS EN MALVINAS

CONSIDERACIONES SOBRE ACEPTABILIDAD

1 - DIURNA

Ventajas:

1°) Mejor visualización de la ZL y reunión de los elementos de combate luego de su lanzamiento.

Desventajas:

1°) Mayores posibilidades de intercepción al Escuadron de aviones C-130 y F-27, ya que durante las horas diurnas es cuando el enemigo tiene mayor cantidad de cazas en el aire.

2°) El factor viento en superficie (normalmente más de 15 nu-/dos) puede significar un elevado número de bajas entre el Personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: POCO ACEPTABLE (30 % de aceptabilidad) por:

1°) Las pérdidas que sufrirán los aviones propios por acción de la caza interceptora enemiga.

2°) Las bajas entre el personal lanzado.

3°) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo y a las pérdidas de aviones y personal / que se sufrirán en la operación.

2 - NOCTURNA

Ventajas:

1°) Menor posibilidad de intercepción de los aviones C-130/F-27 por parte de la caza interceptora enemiga.

Desventajas:

1°) Grandes problemas de visualización de la ZL y reunión de los elementos de combate, luego de su lanzamiento.

2°) El factor viento en superficie y la falta de referencias en la aproximación al suelo del personal lanzado, significará un elevado número de pérdidas entre el personal de paracaidístas.

3°) Posibilidad que la flota enemiga, adelante piquetes radar y fragatas misilísticas en el Estrecho de San Carlos y en el Cerro CHOISEUL, cubriendo así la ZL prevista en DARWIN.

///

///

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25 % de aceptabilidad) por:

1°) La pérdida de aviones propios por acción de misiles.

2°) Las grandes bajas entre el personal lanzados en condiciones nocturnas.

3°) La escasísima cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

3 - DIURNA/NOCTURNA (Vuelos de navegación de ida diurno, lanzamiento con últimas luces, regreso nocturno).

Ventajas:

1°) Una relativamente buena visualización de la ZL.

Desventajas:

1°) Los aviones C-130/F-27, podrán ser interceptados de ida / por aviones CI del ENO y durante el regreso nocturno por / misiles de buques.

2°) El factor viento, seguirá siendo condicionante de las pérdidas entre el personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25 % de aceptabilidad) por:

1°) Pérdida de aviones propios acción de misiles de buques y/o Caza Interceptora enemiga.

2°) Las bajas entre el personal lanzado.

3°) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

CONCLUSIONES: Históricamente, las operaciones aerotransportadas / son de elevado costo en material y personal, por lo que deben realizarse en condiciones que aseguren un gran rédito en base a las / pérdidas que se van a sufrir.

En este caso particular, para cualquiera de las tres alternativas señaladas (diurna, nocturna y diurna-nocturna) se concluye en que las pérdidas serán grandes (tanto en aviones, como en el personal lanzado), todo ello para poner en tierra y en condiciones de combatir alrededor de 300 hombres (como máximo).

///

///

La pregunta clave es ¿Vale la pena un esfuerzo semejante para colocar tan pobre cantidad de efectivos, comparando con los casi 9000 hombres con que ya contamos en las ISLAS MALVINAS?.

Recordemos que las pérdidas de aviones afectarán seriamente las tareas de transporte operativo que seguiran siendo / altamente prioritarias en las operaciones.

Por todo ello, si bién se ha asignado porcentajes / de aceptabilidad, como corresponde a todo trabajo de EM, se con-/ cluye en que este tipo de operaciones es <u>NO ACEPTABLE</u> para la situación actual.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DTO OPERACIONES
JUN 82

INFORME FINAL DE LA SECCION OPERATIVA DE TRANSPORTE AEREO (SOTA)

Propósito

1. Informar al señor Comandante de la Fuerza Aérea Sur sobre la planificación y ejecución de las operaciones aéreas de transporte, como asimismo la eficacia lograda en las distintas fases del conflicto mantenido en el Area MALVINAS.

Alcance

2. El presente informe abarca las operaciones de transporte realizadas por los medios asignados a la Fuerza Aérea Sur, haciendo mención de la actividad realizada por el Comando Aéreo de Transporte cuando los medios mencionados pasaron a depender del mismo.

3. Se debe aclarar, además, que la tarea de transporte se realizó con el material y tripulaciones del Comando Aéreo de Transporte aunque, por conveniencia para la planificación y control de las operaciones en distintas oportunidades, esos medios fueron asignados a la Fuerza Aérea Sur por el Comando Aéreo Estratégico.

4. Asimismo, es necesario distinguir en las operaciones ejecutadas:

1º) Operaciones de transporte aéreo destinadas al despliegue y redespliegue de la Fuerza Ejército y la Fuerza Aérea Sur y el PUENTE AEREO con motivo del Conflicto Malvinas realizadas entre el 02 Abr 82 y el 30 Abr 82, cuya síntesis se encuentra en el Anexo BRAVO, Apéndices 1 y 2.

2º) Operaciones de transporte aéreo realizadas durante el Bloqueo Aéreo en las Islas en el período comprendido entre el 01 May 82 y el 13 Jun 82, cuya síntesis se encuentra en el Anexo CHARLIE, Apéndices 1 y 2.

3º) Operaciones de transporte aéreo realizadas entre el 14 Jun 82 y el 28 Jun 82 con motivo del repliegue de las Fuerzas afectadas al Conflicto Malvinas en las que se incluyen las de Evacuación y Traslado Aéreo.

Organización

5. La organización adoptada se encuentra en el Anexo ALFA.

Información

6. Durante el período comprendido entre el 02 Abr 82 al 30 Abr 82 se debe mencionar lo siguiente:

1º) Del 02 al 04 Abr 82 se determinaron las rutas de aproximación para la operación en el Teatro de Operaciones MALVINAS, realizándose entrega por desembarco en el lugar seleccionado (AD MLV) y proveyendo los ECTA (Elemento Control Transporte Aéreo) y los ECCO (Equipos Control de Combate), como así de los materiales necesarios para el funcionamiento, a fin de dar el apoyo necesario a las aeronaves, en los distintos aeródromos de operación (MLV, GAL, CRV, PAL, etc).

2º) Se realizó la entrega de tropas, sus armamentos y equipos y los suministros por desembarco directamente en el lugar preestablecido de combate, operación que se denomina ASALTO AEREO, durante los días 02/03 Abr 82.

3º) Entre los días 04 Abr 82 y 17 Abr 82 fueron asignados como medios de transporte a la FAS:

2 C-130-H

2 FK-28

1 IA50 - GII

1 MERLIN SANITARIO

4º) La actividad realizada en cuanto a carga y personal transportado es la que se adjunta en el Anexo BRAVO.

5º) El Comando Aéreo de Transporte mantuvo personal técnico para el mantenimiento que realizó recambios de elementos y puesta en servicio del material aéreo, como asimismo efectuó los reemplazos de aviones y tripulaciones necesarios para posibilitar el vuelo ininterrumpidamente.

6º) Los vuelos ejecutados se ajustaron a los procedimientos operativos de TRANSPORTE DE TROPAS y ABASTECIMIENTO AEREO.

7º) La circunstancia de no entrar en Puerto ARGENTINO los buques transporte de ELMA "CORDOBA" y "FORMOSA" en 2 oportunidades hizo que parte de la carga prioritaria de ambos tuviese que ser embarcada en los aviones que hacían el Puente Aéreo a MLV.

8º) A efectos de agilizar dicha tarea los medios aéreos tuvieron dependencia directa del A-3, a través de la SOTA de la FAS, que:

a) Se constituyó en POTA (Puesto Operaciones de Transporte Aéreo).

b) Tuvo bajo control operacional a la Terminal de Carga de la Br Aé IX.

c) Tuvo bajo control operacional al escalón de mantenimiento del GT1.

d) Tuvo autoridad de Coordinación con la MITA CRV y con el COC de la Br I IX.(Anexo Alfa Apéndice 1).



9º) La operación aérea de transporte se realizó durante las 24:00 hs.

10º) El alojamiento fue proporcionado por la Br Aé IX aunque debido a los horarios de los vuelos y a la proximidad de los casinos con la pista y plataformas, el descanso en dicho alojamiento, se consideró inadecuado para los tripulantes, por lo que el CAT gestionó los fondos necesarios para que ese personal se alojara en la ciudad de COMODORO RIVADAVIA.

11º) Los medios de movilidad fueron facilitados por la Br Aé IX y la RASU.

12º) La actividad realizada durante ese período por sus características constituyó el denominado PUENTE AEREO y los vuelos realizados como así también la carga y efectivos trasladados se encuentran especificados en el Apéndice 1 del Anexo BRAVO.

13º) Durante este período el Comando Aéreo de Transporte ejecutó una operación similar desde distintos aeródromos del continente y el AD MLV, como asimismo los elementos de Transporte ARA hacían lo propio desde el AD GRA.

14º) Debido la infraestructura del AD MLV y a su terminal de carga dicha tarea debió ser coordinada, siendo la SOTA de las FAS la autoridad que reguló los despegues y los tiempos en plataforma en el AD MLV de todas las aeronaves que operaban desde el continente en la tarea del PUENTE AEREO.

15º) La actividad realizada por el CAT durante este período (02 Abr 82 al 17 Abr 82) referida al PUENTE AEREO se encuentra especificada en el Apéndice 2 del Anexo BRAVO.

16º) La magnitud de la carga que llegó al AD CRV hizo que amplios espacios del aeródromo fueran utilizados como Terminal Aérea para paletizar y acondicionar los distintos elementos y si bien se llegó a trasladar entre CRV y MLV 120 Tn diarias, la carga llegada diariamente superó a la que era trasladada a MLV.

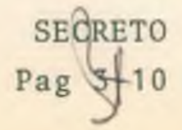
17º) El día 13 Abr 82 había acumulada en la terminal de carga 600 Tn y el día 15 Abr 82 llegó a 900 Tn.

18º) Se solicitó al CAT el traslado de la misma, cosa que fue realizada entre el día 18 Abr 82 y el 29 Abr 82 y el detalle de dicha tarea se adjunta en Apéndice 3 del ANEXO "BRAVO".

19º) El día 29 Abr 82 no quedó material y equipamiento para ser trasladado a MLV, motivo por el cual los medios de CAT destacados en CRV replegaron a PAL.

20º) El día 30 Abr 82 arribaron CRV los KC-130 H asignados a la FAS, que ejecutaron hasta esa fecha las tareas descriptas en los párrafos 10 y 11 del ANEXO "BRAVO".

7. Durante el Período del 01 May 82 al 13 Jun 82 se debe mencionar lo siguiente:



1º) El día 01 May 82 se constituye el Grupo 1 Transporte Aéreo como unidad alojada dentro de la Br Aé IX (Anexo ALFA, Apéndice 3) con material C-130 en número variable que a partir de esa fecha hasta el día 13 Jun 82 satisfizo los requerimientos de:

a) Vuelos en el continente relativos al despliegue y/o redespliegue de los Escuadrones Aeromóviles de la FAS.

b) Vuelos de traslado de personal y carga en el PUENTE AEREO CRV-MLV.

2º) La actividad desarrollada por el Componente de Transporte Aéreo durante el período 01 May 82 al 13 Jun 82 se encuentra expresada en el Anexo CHARLIE.

3º) El material KC-130 H tuvo dependencia directa del Comandante de la FAS a través de los organismos operaciones de cada una de las unidades desde las cuales operaban.

4º) El material mencionado estuvo basado en GAL - SCZ - SJU y CRV no obstante haber sido dispersado por razones de seguridad a PAL - TRE y NEU en distintas ocasiones.

5º) Las misiones de dicho material fueron inmediatas y dado su sistema de comunicaciones, el A-3 a través de la SOTA de la FAS ordenó misiones de reabastecimiento sucesivas manteniendo a las aeronaves citadas en vuelo hasta 0900 hs (Anexo ALFA, Apéndice 4).

6º) Los KC-130 actuaron como verdaderos portaviones, acercando a las aeronaves al blanco y recuperando a éstas en condiciones muy críticas de combustible y con averías producidas por impacto de proyectiles o esquirlas.

7º) Las misiones de reabastecimiento realizadas se adjuntan en el Apéndice 3 del Anexo CHARLIE.

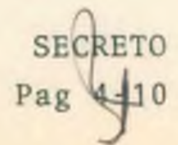
Vuelos realizados

8. Los vuelos realizados en el período comprendido entre el 02 Abr 82 y 30 Abr 82 se encuentran discriminados en la forma siguiente:

1º) Actividad aérea de Transporte realizada por la Fuerza Aérea Sur - Puente Aéreo CRV-MLV en el período comprendido entre el 02 Abr 82 y el 17 Abr 82 Anexo BRAVO, Apéndice 1.

2º) Actividad aérea de Transporte realizada por el CAT en el Puente Aéreo MLV operando desde PAL-EPO y GAL en el período comprendido entre el 02 Abr 82 y 27 Abr 82, Anexo BRAVO, Apéndice 2.

3º) Actividad aérea de Transporte realizada por el CAT en el Puente Aéreo a MLV operando desde PAL-CRV-EPO y GAL en el período comprendido entre el 18 Abr 82 y el 29 Abr 82, Anexo BRAVO, Apéndice 3.



9. Los vuelos realizados en el período comprendido entre el 01 May 82 y el 13 Jun 82 se encuentran discriminados en la forma siguiente:

1º) Actividad aérea de Transporte realizada por la Fuerza Aérea Sur en el Puente Aéreo CRV-MLV con bloqueo aéreo británico Anexo CHARLIE, Apéndices 1 y 2 (Vuelos de Abastecimiento Aéreo y Traslado y Evacuación Aérea).

2º) Actividad aérea de Transporte realizada por la Fuerza Aérea Sur de Abastecimiento Aéreo a través del procedimiento de reabastecimiento de combustible en vuelo, Anexo CHARLIE, Apéndice 3.

10. La actividad total de Transporte Aéreo realizada por la Fuerza Aérea en el Puente Aéreo operando desde los distintos aeródromos del continente y MLV en el período 02 Abr 82 y el 13 Jun 82 se encuentra especificada en el Anexo CHARLIE, Apéndice 4 y el INFORME del Componente de Transporte de la FAS se adjunta como Apéndice 7 del ANEXO DELTA.

11. Asimismo, la actividad total de Transporte Aéreo ejecutada por la Fuerza Aérea con motivo del conflicto Malvinas desde el 02 Abr 82 al 28 Jun 82 se encuentra especificada en el Anexo CHARLIE, Apéndice 5.

Inconvenientes encontrados

12. Los inconvenientes encontrados durante la realización de las operaciones son de naturaleza diversa a saber:

1º) De carácter dotrinario

a) Relativos a la propia Fuerza.

b) Relativos a la Armada y el Ejército.

2º) De operaciones de Apoyo a otras Fuerzas.

3º) De medios (Personal, Material, infraestructura y servicios).

4º) De apoyo operativo (Seguridad, Comunicaciones e Inteligencia Aérea).

Inconvenientes de carácter Dotrinario

13. Respecto a los aspectos dotrinarios en el accionar de la propia Fuerza podemos decir:

1º) No existió una idea clara en el Comando de las FAS y el CAT en un primer momento, que todas las operaciones de transporte realizadas dentro de una Fuerza Aérea en operaciones y sus bases dependientes es una responsabilidad del Comandante de dicha Fuerza. (RAC) Párrafo 23 y 62).

2º) Respecto al Transporte Aéreo interteatros es una responsabilidad del Comando Aéreo de Transporte. (RAC 5 Párrafo 21).



3º) En cuanto a la Armada al requerir una tarea de reabastecimiento no se realizó un Planeamiento conjunto de la orden fragmentaria en el cual se tuvieran en cuenta todos los aspectos que hacen a la emisión de la misma.

4º) Asimismo el lenguaje empleado por la ARMADA no es común con la FUERZA AEREA y el EJERCITO.

Inconvenientes en las operaciones en apoyo de otras Fuerzas

14. Respecto a las operaciones conjuntas, en cuanto a los medios, coordinaciones y los problemas derivados podemos mencionar los siguientes:

1º) Por asesoramiento errado de la Armada, se planificaron y ejecutaron operaciones aéreas por rutas riesgosas (sobrevuelo del Canal de SAN CARLOS para llegar a las zonas de lanzamiento de DARWIN y Bahía FOX y Puerto HOWARD).

2º) En las operaciones de reabastecimiento los aviones de la ARMADA no ajustaron los tiempos de manera de llegar al punto de control de reabastecimiento aéreo (PCRA) en el horario fijado, lo que trajo previciones y planificaciones fallidas de los propios medios, además de poner en emergencia por combustible al avión KC-130.

3º) En la única oportunidad que por fallas en el avión reabastecedor iba a existir una demora de 30 minutos, la Armada suspendió sus misiones y originó el MENSAJE que se adjunta como Apéndice 1 del Anexo DELTA lo que motivó la correspondiente respuesta de la FAS, que se adjunta como Apéndice 2 del mismo Anexo.

4º) En relación con las cargas del Ejército se aprecian:

a) Indefinición de la determinación de las cargas por parte del usuario, por lo que un avión debió cargarse y descargarse varias veces y reconfigurar la carga en varias oportunidades.

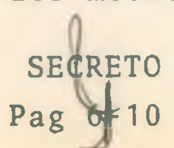
b) Entrega de cargas incompletas por parte del usuario, las que luego de ser trasladadas no podían ser empleadas por lo que requerían un nuevo vuelo en las condiciones marginales de operación de los últimos días, según lo muestra el Apéndice 3 del Anexo DELTA.

c) Uso del modo aéreo para el traslado de cargas que deberían haber sido trasladadas por otros medios.

Inconvenientes de los medios intervinientes

15. Respecto a la INFRAESTRUCTURA disponible durante las operaciones, se aprecia lo siguiente:

1º) Es necesario ampliar las plataformas de los AD de operación (GRA-GAL-SJU-SCZ-CRV-GRE-USU) para poder asegurar una mayor dispersión de los medios y el estacionamiento de los aviones.



2º) En el Aeródromo MALVINAS

a) No se satisfizo la reparación de los daños ocacionados por el enemigo en la pista, hecho que hizo marginal la operación de puente aéreo desde 01 May 82 hasta 13 Jun 82.

b) Se demoró en la instalación del sistema "SAPON" que había sido trasladado con anterioridad y previsto por la BrAéI.

c) Luego del primer ataque del Enemigo no se habilitó nunca la plataforma.

16. Respecto a los SERVICIOS en CRV el alojamiento para el personal tripulante no fue el adecuado por los horarios y los ruidos propios de la actividad aérea en pistas y plataformas las que se encuentran en proximidad de los respectivos casinos, razón por la cual resultó necesario el gasto de montos elevados en concepto de alojamiento.

17. La Terminal de Carga de la Br Ae IX presenta los siguientes inconvenientes:

1º) No tiene una báscula para pesar los palets.

2º) No cuenta con un equipamiento adecuado de Plataformas, cintas, cadenas, transportadora de Palets, etc.

3º) No tiene depósito para almacenar cargas que así lo requieran.

4º) No tiene tractores ni autoelevadores de gran porte (tipo TEREX).

18. Respecto a las COMUNICACIONES en los enlaces con móviles aéreos se apreciaron los siguientes inconvenientes:

1º) Asignación de frecuencias coincidentes con otras estaciones, muchas veces extranjeras, y en oportunidades cursando tráfico el enemigo.

2º) Los vuelos de transporte a MLV requieron para no ser detectados durante el cruce y la aproximación de un estricto silencio radioeléctrico, pero al mismo tiempo necesitaron que personal de la SOTA estuviese en permanente enlace para poder ordenar el regreso de la misión cuando la situación táctica o meteorológica no permitía la mínima probabilidad de éxito, ambos conceptos contrapuestos con los medios a disposición.

3º) No existió un plan de enlace con radioengaño que incluyera mensajes destinados a las aeronaves en operación ni equipamiento con codificador de VOZ.

19. En cuanto a la SEGURIDAD de las unidades en las cuales operaron los aviones de Transporte (C-130 y KC-130) se apreciaron los siguientes inconvenientes:

1º) Se debió dispersar los medios aéreos a otros aeródromos como una medida más de seguridad ante un eventual ataque terrestre (golpe de mano).



2º) En oportunidades los aeródromos seleccionados para la dispersión no contaban con un sistema de seguridad adecuado (GRE-NEU-BAR-etc).

20. En cuanto a la INTELIGENCIA AEREA se aprecian los inconvenientes siguientes:

1º) En general se careció de una apreciación de inteligencia creible y elaborada antes de cada operación.

2º) Falta de credibilidad en la información suministrada por los aviones navales de exploración que manifestaban volar la ruta de aproximación prevista.

3º) En las Zonas de lanzamiento se careció adecuada información sobre las mismas si bien se contó con una cartografía adecuada (APENDICE 4, 5 y 6 del ANEXO DELTA).

4º) Insuficiente información de naves enemigas en las proximidades del AD MALVINAS, limitado sólo a 18 MV hacia el este y sur por el RADAR MALVINAS.

Conclusiones

21. Las conclusiones a las que se arriba por las operaciones de transporte realizadas antes, durante y después del conflicto MALVINAS son: de carácter dotrinario, de los resultados obtenidos en cuanto a la eficacia lograda, de empleo de los medios, de organización,

22. No se aplicaron los principios doctrinarios del RAC 5 que establecen:

1º) El transporte interteatros es responsabilidad del Comandante Aéreo de Transporte.

2º) El transporte aéreo que se realice en el ámbito de una Fuerza Aérea o Componente Aéreo del TO es una responsabilidad del Comandante de dicha Fuerza o Componente.

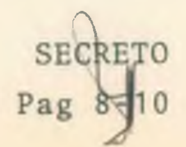
3º) Todo aquello que puede ser trasladado por transporte de superficie no debe ser trasladado por modo aéreo, salvo:

a) Cuando la rapidez lo requiera.

b) Cuando existan barreras geográficas o artificiales insalvables.

c) Cuando al elemento a trasladar deba dársele mayor grado de seguridad.

23. Razones de control de tránsito aéreo, aprovechamiento de bodegas disponibles y coordinación con los usuarios, hacen que todas las operaciones desde y hacia AADD en jurisdicción de una Fuerza Aérea deban ejecutarse bajo control operacional del Comandante de dicha Fuerza. Las mismas deben ser coordinadas por la SOTA y el Departamento Operaciones del CAT.



24. En el período desde el 02 Abr 82 al 30 May 82 se satisfacieron todos los requerimientos de Transporte Aéreo.

25. En el período desde el 1°May 82 al 13 Jun 82 el Abastecimiento Aéreo, la Evacuación y el Traslado Aéreo fueron realizados a pesar del bloqueo aéreo.

26. Los medios de Transporte no sufrieron ninguna baja en la realización de estas operaciones.

27. No existió un plan de repliegue elaborado por el EM de la FAS y ejecutado bajo su supervisión.

28. Existió una diferencia jerárquica notoria entre los jefes de las restantes Secciones Operativas y la SOTA, la que no permitió la intervención de esta en determinados momentos de la planificación en donde debería haber sido escuchado su asesoramiento.

29. Durante el período 02 Abr 82 al 17 Abr 82 no existieron los ECTA necesarios para la realización del puente aéreo.

30. Siempre que las posibilidades del Teatro lo permitan deben agotarse los esfuerzos para brindar los servicios indispensables (Ej Alojamiento y racionamiento) en particular a aquel personal, que como los tripulantes, necesitan de la mejor condición psicofísica factible para el cumplimiento de la misión.

31. Para la designación del personal integrante de la SOTA se deberá tener en cuenta que reuna las condiciones, en cuanto a jerarquía e idoneidad, acorde con la tarea a desarrollar. Por lo cual se seleccionará en base a:

1º) La magnitud de las Operaciones de Transporte a desarrollarse.

2º) Los Procedimientos de Transporte Aéreo Operativo a emplear.

3º) El tipo de material a utilizar.

32. Respecto a las Terminales de Carga, al igual que cualquier elementos de apoyo, debieran guardar proporción con los Sistemas de Armas de los cuales son parte. De esta manera no comprometerían el abastecimiento, el mantenimiento y las operaciones de despliegue y repliegue de dichos Sistemas.

33. En relación con el Reabastecimiento en Vuelo (REV) podemos decir:

1º) El REV significa para el Organo Planificador flexibilidad de empleo.

2º) Para la Unidad de Combate es una alternativa o variante que modifica las misiones de sus aviones solo en el tramo en que se efectúa el mismo, pero proporciona incrementos de autonomía y flexibilidad de empleo.



3º) El REV es para las Unidades de Transporte equipadas con aviones cisternas una tarea específica y para dicho material su razón de ser.

Proposiones

34. De acuerdo con lo expuesto anteriormente se formulan las siguientes proposiciones:

1º) Que se apliquen todos los conceptos doctrinarios acerca de las operaciones aéreas de transporte ya que mal se puede sacar conclusiones sobre la eficacia de las mismas si se parte de la no aplicación de lo referente a:

a) Responsabilidades.

b) Implementación de los ECTAS.

c) Orgánica.

2º) Que el personal para desempeñarse en la SOTA cuente con la jerarquía y aptitudes profesionales que posibiliten la operación de Transporte a realizar.

3º) Que se continue con el adiestramiento intensivo de entrega por lanzamiento y reabastecimiento de combustible con las modificaciones de procedimientos necesarios, vistos en las últimas operaciones realizadas.

4º) Que se implementen en su totalidad todos aquellos elementos que hacen al funcionamiento del Sistema de Armas C-130 (Terminales de Carga, Equipamiento para entrega por extracción, etc).

5º) Que se eduque a todo el personal (de todas las jerarquías y especialidades) acerca de las operaciones aéreas de transporte para que cuando formen parte o tengan que ver con estas se logre la ejecución de operaciones aéreas eficaces.

Horacio Armando Orefice

My Horacio A OREFICE
SOTA - FAS



ANEXO "ALFA"

ORGANIZACION

1. La organización adoptada en el Estado Mayor de la FAS es la establecida en el Reglamento de Operaciones Aerotácticas.

2. La SOTA (Sección Operativa de Transporte Aéreo) dependió del A-3 (Departamento Operaciones), cuya misión fue la de planificación, confección de las órdenes y órdenes fragmentarias y el control de las Operaciones Aéreas de Transporte dentro del ámbito de la FAS.

3. La relación de dependencia, como así el funcionamiento, se explicita en el Apéndice 1 del presente Anexo.

4. Para el período comprendido entre el 02 Abr 82 y el 17 Abr 82, por imperio de las circunstancias (poco personal idóneo, complejidad de la operación de transporte a realizar, escasa experiencia del personal de operaciones de la Br Ae IX en la realización de una tarea de PUENTE AEREO con las coordinaciones entre la carga de los aviones, el mantenimiento necesario y el manejo de las tripulaciones, etc) hizo que se adoptara la organización descripta en el Apéndice 2 del presente Anexo.

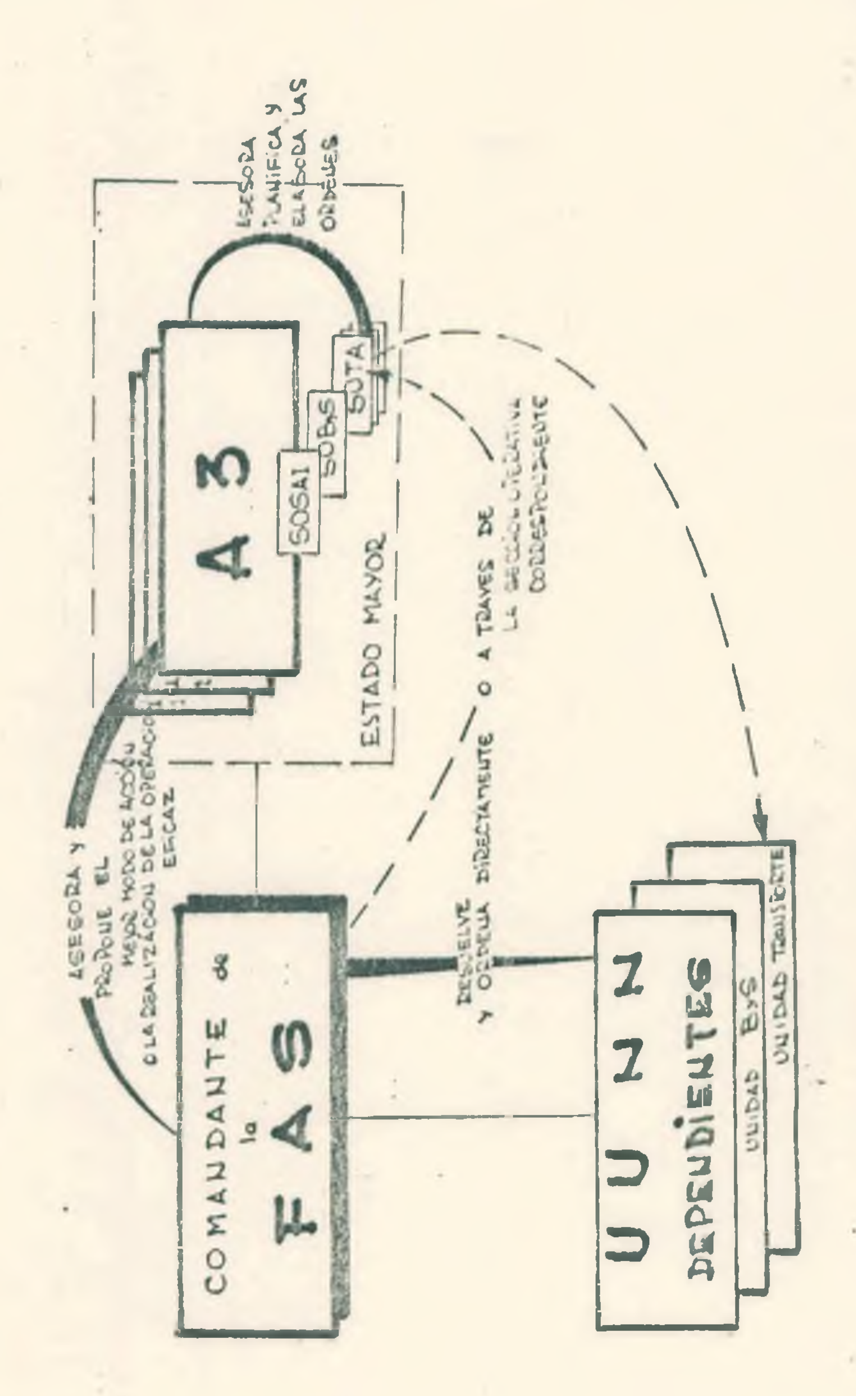
5. Para el período comprendido entre el 01 May 82 y el 13 Jun 82 la organización del Componente de Transporte es la especificada en el Apéndice 3 del presente Anexo y la SOTA realizó las tareas descriptas en el párrafo 2 del presente Anexo.

6. En cuanto a los aviones KC-130 por realizar uno de los procedimientos del Transporte Aéreo Operativo (Reabastecimiento de combustible en vuelo) tuvieron dependencia directa del A-3 a través de la SOTA, lo que permitió flexibilidad de empleo de estos medios al mantenerse permanente contacto de comunicaciones durante la realización de todos los vuelos (ver Apéndice 4 del presente Anexo).

My Horacio A OREFICE
SOTA - FAS

ANEXO "ALFA"

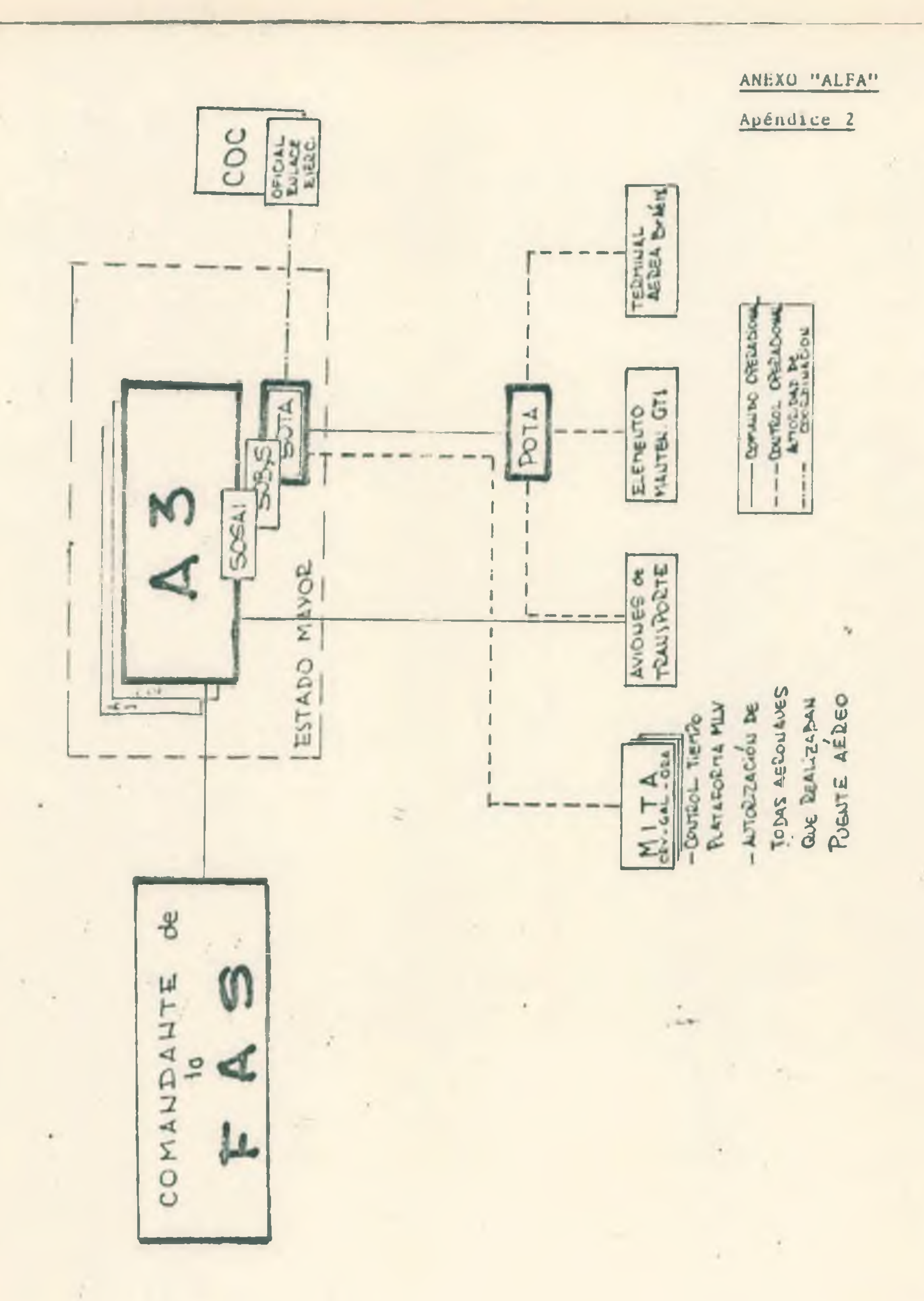
Apéndice 1



ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO

ANEXO "ALFA"

Apéndice 2



ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO

Período comprendido 02-Abr-82 hasta 18-Abr-82

ANEXO ALFA

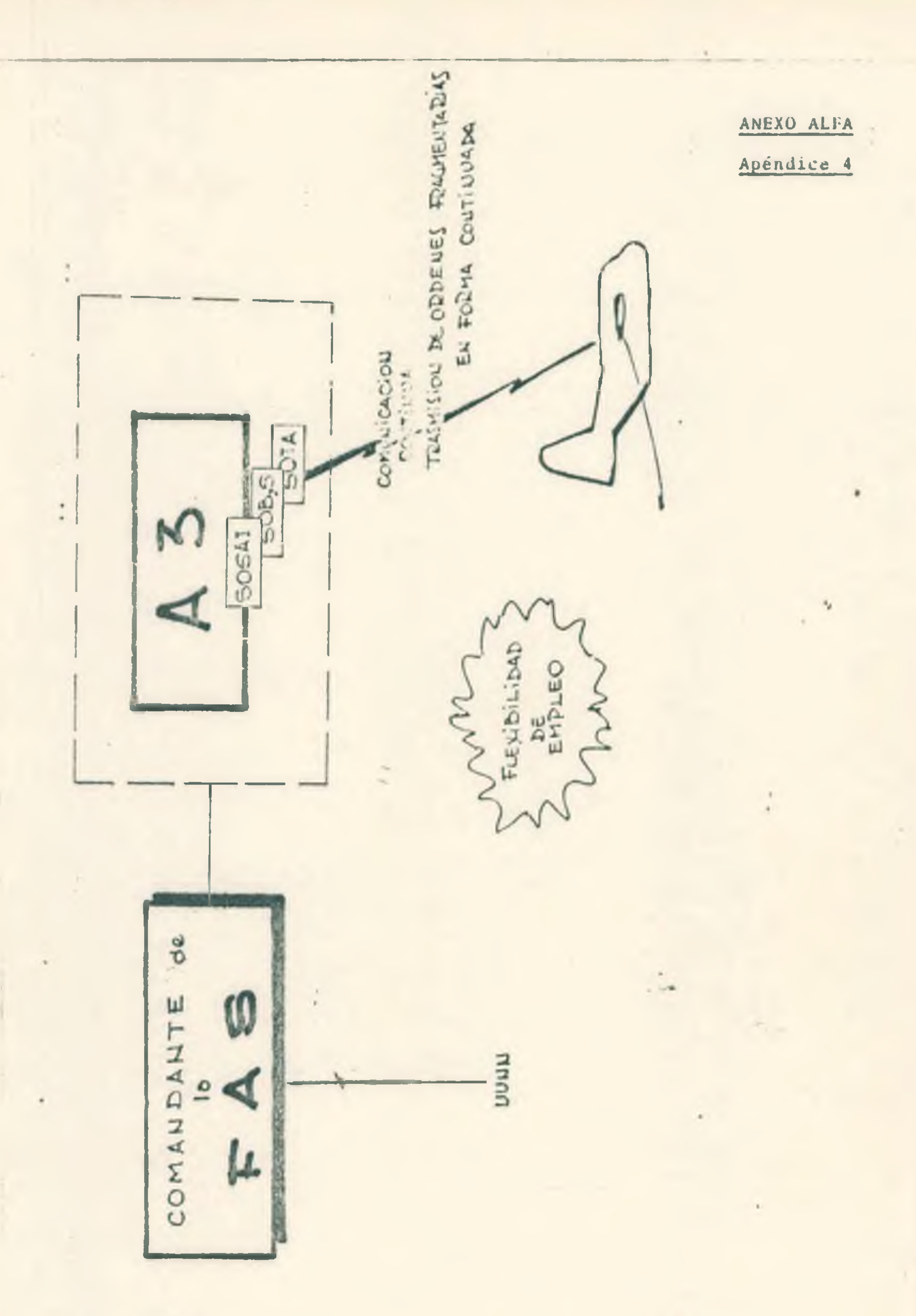
Apéndice 3

ORGANIZACION DEL COMPONENTE DE TRANSPORTE

- JEFATURA
  - PUESTO DE OPERACIONES DE TRANSPORTE AEREO
  - CENTRO COORDINADOR DE CARGAS
  - ELEMENTO DE APOYO TECNICO

ANEXO ALFA

Apéndice 4



REABASTECIMIENTO EN VUELO

Control sobre las operaciones



ANEXO BRAVO

OPERACIONES AEREAS DE TRANSPORTE

(PERIODO COMPRENDIDO ENTRE 01-ABR-82 y 30-ABR-82)

1. La actividad de transporte realizada por la FAS puede dividirse en:

1º) Vuelo de traslado de personal y carga para satisfacer los propios requerimientos de la FAS.

2º) Vuelo de traslado de personal y carga en el puente aéreo CRV-MLV.

2. Las salidas de los días 2,3 y 4 ABR-82, fueron predispuestss y se cumplieron sin novedad.

3. Las misiones de los días subsiguientes hasta en 17 ABR 82 fueron inmediatas, en general, existiendo algunas predispuestas destinadas a satisfacer los requerimientos de traslado y carga de las tres Fuerzas en CRV-MLV.

4. El material asignado a la FAS para esta tarea fue dos (2) FK-28 y dos (2) C-130.

5. La actividad del puente aéreo se realizó en horas diurnas hasta en 07 MAR 82, siendo continuada la actividad durante las 2400 horas a partir de ese día hasta el 17 ABR 82.

6. Se realizaron 67 vuelos FK-28 totalizando 207 horas, y 72 vuelos C-130 totalizando 283 horas.

7. La cantidad de carga transportada fue de 1.185 tn discriminada en 367 tn para Fuerza Aérea y 818 tn para Ejército.

8. La cantidad de personal transportado fue de 1327 hombres correspondiendo 283 de Fuerza Aérea y 1154 de Ejército (RI 8, RI 25, GADA 601).

9. El día 18 ABR 82 los medios de transporte mencionados fueron asignados al CAT que continuo con dicha actividad hasta el 29 ABR 82.

10. En cuanto al abastecimiento aéreo por medio del reabastecimiento en vuelo la actividad comenzó el día 30 ABR 82 cuando fueron asignados a la FAS 2 KC-130.

11. Con anterioridad los mencionados medios habían estado afectados a tareas de exploración y reconocimiento lejano y el adiestramiento de las tripulaciones SUE de la Armada.

12. La actividad realizada por la FAS durante el período 02-ABR-82 y 17-ABR-82 se encuentra expuesta en el Apéndice 1 del presente ANEXO.

13. La actividad realizada por el CAT los períodos del 02-ABR-82 y 17-ABR-82 y 18-ABR-82 hasta 29-ABR-82 se encuentran expuestas en los apéndices 2 y 3 del presente ANEXO



ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR LA FUERZA AEREA SUR - PUENTE AEREO CRV-MLV

(Período comprendido entre 02-ABR-82 y el 17-ABR-82)

MATERIAL ASIGNADO	VUELOS REALIZADOS	HORAS VOLADAS
2C-130	72	283
2FK-28	67	207

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	818	69.02%,
FUERZA AEREA	367	30,98%
TOTAL	1185	

PERSONAL TRASLADADOS En cumplimiento de requerimientos de:	RAX	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	1154	80.3%
FUERZA AEREA	283	19.7%
TOTAL	1437	

ANEXO BRAVO APENDICE 2

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA
POR EL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE PUENTE
AEREO MLV OPERANDO DESDE PAL-EPO y GAL

(Período comprendido entre el 02-ABR-82 y el 17-ABR-82)

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	1027.1	75.4%
FUERZA AEREA	220	16.15%
FUERZA ARMADA	115.1	8.45%
TOTAL	1362.2	

PERSONAL TRASLADADO En cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	2052	77.46%
FUERZA AEREA	347	13.10%
FUERZA ARMADA	250	9.44%
TOTAL	2649	

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR EL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE - PUENTE AEREO MLV OPERANDO DESDE PAL - EPO y GAL

(Período comprendido entre el 18-ABR-82 y el 29-ABR-82)

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	1820,7	73,11%
FUERZA AEREA	584,6	23,47%
FUERZA ARMADA	85	3,42%
TOTAL	2490,3	

PERSONAL TRASLADADO En cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	3506	89,82%
FUERZA AEREA	233	5,96%
FUERZA ARMADA	164	4,22%
TOTAL	3903	

420 ATERRIZAJES EN MALVINAS

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA CON MOTIVO DEL CONFLICTO MALVINAS

(Período comprendido entre el 01-MAY-82 y el 28-JUN-82)

1. La actividad aérea de Transporte realizada por la Fuerza Aérea Sur-Puente aéreo con Bloqueo Aéreo se encuentra detallada en el Apéndice 1 del presente ANEXO.

2. El objetivo de estas operaciones fue la de mantener el cordón logístico con las Islas a través del ABASTECIMIENTO AEREO utilizando para ello la entrega por aterrizaje y la entrega aérea (lanzamiento de contenedores) durante el período del 01-MAY-82 al 13-JUN-82.

3. Las Operaciones Aéreas de Trasnporte se realizaron según la siguiente secuencia y las siguientes consideraciones:

1º) De acuerdo con los requerimientos de las Fuerzas Armadas el Comandante de la Fuerza Aérea Sur en primer momento y el CEOPECON luego estableció las prioridades y composición de las cargas, en virtud de la cantidad de los aviones disponibles.

2º) La carga máxima a traportar en cada vuelo osciló entre los 14.000 y 16.000 Kg, según lo muestra el Apéndice 2, debido a longitud de la pista de MLV (4.000 pies) y las condiciones subestandard de la misma por causa de los bombardeos y reparaciones de emergencia.

3º) La planificación de las rutas de aproximación y fijación de horarios fueron realizados por el Jefe del Componente Transporte de la FAS contando con los antecedentes informados por la SOTA consistentes en:

a) Inteligencia disponible sobre la actividad del ENO.

b) Información táctica existente en MLV (actividad de buques y aeronaves del ENO) que fue suministrada por Operaciones del Componente Aéreo en ese lugar.

c) Información meteorológica (QAM, QAN especial) suministrada también por el organismo mencionado en el Apartado anterior.

4º) La experiencia indicó que los momentos más oportunos para los ARR eran las primeras horas posteriores a la puesta de sol y eventualmente las anteriores a la salidad del sol.



5º) Las navegaciones durante el cruce fueron realizadas:

a) Evitando la detección radar de los buques enemigos volando por debajo de 100 pies a partir de 250 MN de PUERTO ARGENTINO, utilizando radar altímetro y un barrido corto del radar de abordo a efectos de verificar la existencia de ecos marinos a medida que se avanzaba en la ruta.

b) Manteniendo permanente silencio de radio mientras se cumplia el plan de enlace de comunicaciones con la SOTA, que por este medio y según la situación táctica y meteorológica en MLV, trasmitía la orden de suspender la operación en caso necesario.

6º) Los cruces se efectuaron sin escolta de CI en razón de:

a) Limitaciones propias de radio de acción de la CI.

b) Posible delación de la operación por la presencia de los aviones sobre MLV que atrajera la CI del ENO.

c) Capacidad del C-130 para penetrar las defensas en vuelo bajo.

7º) Los ARR en MLV se realizaron por la cabecera 26 según la técnica de Máximo Esfuerzo.

8º) Las descargas se llevaron a cabo sobre el margen derecho de la cabecera 08 y se agilizaron en forma notable (15 minutos entre ARR y DEP si la carga lo permitía) por medio de:

a) Lanzamiento en rodaje de las plataformas (palets).

b) Alistamiento en MLV del personal y material para descarga.

9º) Los despegues se hicieron también con la técnica de Máximo Esfuerzo, directos desde la 08 y con viraje inmediato por la derecha cuando se uso 26, ascendiendo de inmediato a una altura inferior a 100 pies.

4. El asesoramiento dado por la SOTA al A-3 respecto a las operaciones realizadas a partir del día 08-JUN-82 fue: que las mismas resultaban Aptas-poco Factibles y poco Aceptables, en particular las del día 12 y 13-JUN-82 eran no Aceptables en virtud de la situación imperante en MLV.

5. Los vuelos realizados por fecha, matrícula del avión, tripulación, carga transportada, indicativo, horarios de despegue y aterrizaje y los motivos que frustraron el aterrizaje de aquellos a los que les fue ordenado el regreso, se adjuntan en el Apéndice 2 del ANEXO CHARLIE.



6. Los vuelos de reabastecimiento de combustible en vuelo fueron realizados de la manera siguiente:

1º) A través de órdenes fragmentarias comunes a los aviones tanques y receptores (mismo nº de fragmentaria y 21 puntos) ver Apéndice 6 del presente ANEXO.

2º) Las primeras operaciones del día fueron predispuestas desde el día anterior, aunque en la mayoría de las oportunidades fue necesario cambiar lo previsto por una operación de tipo inmediato ante la variación constante de la situación.

3º) El personal tripulante de los KC-130 permaneció en ALERTA a 45 minutos del despegue a partir de las 07:30 Hs durante todo el período que duraron las operaciones.

4º) En los casos de ALERTA para despegue en 10 minutos se mantuvieron enlace de comunicaciones y las órdenes fragmentarias fueron transmitidas por esa vía directamente para la primera tarea de reabastecimiento y de igual manera para las subsiguientes, a través de la SOTA de la FAS lo que permitió:

a) Evitar demoras por aterrizaje y carga de combustible de los KC para otras misiones.

b) Enviar al material KC a recuperar aviones averiados con pérdidas de combustible.

c) Tener información adelantada sobre el OM batido y la cantidad de material que regresa y en que condiciones lo hace.

5º) Los Puntos de Control de Reabastecimiento Aéreo (PCRA) fueron seleccionados de acuerdo al OM a batir.

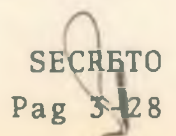
6º) En el caso de cualquier OM en el TO MALVINAS los PCRA estuvieron ubicados a 150 MN de continente y a un nivel de vuelo que impidiese la detección de los aviones con un Radar enemigo (FRAGATA-PIQUETE RADAR).

7º) En el caso de OM (buques) ubicados en el ATLANTICO Sur el PCRA fue discutido con personal de operaciones de la SOSAI y personal de enlace de la ARA cuando las operaciones de reabastecimiento se realizaron en apoyo de elementos aéreos navales.

8º) Las reuniones CARA a CARA entre los pilotos reabastecedores y los de los aviones receptores fueron realizadas obteniéndose excelentes resultados en cuanto a:

a) Detalles y ajustes de la operación en sí.

b) Silencio de radio.



9º) Los vuelos de reabastecimiento realizados se adjuntan en el Apéndice 3 del presente ANEXO.

10º) La actividad total de reabastecimiento realizada fue de 29 salidas, en las cuales se reabasteció a 93 Ellas de Fuerza Aérea y 20 Ellas de la Armada volándose un total de 230:25 Horas en dicha tarea.

11º) La actividad total realizada en el puente aéreo a MLV operando desde CRV-EPO-PAL y GRA en el período comprendido entre 02 Abr 82 y el 13 Jun 82 se adjunta en el Apéndice 4 del presente ANEXO.

12º) La actividad aérea total en Transporte realizada con motivo del Conflicto MALVINAS en el período comprendido entre el 02 Abr 82 y 28 Jun 82 correspondiente a los procedimientos de Asalto Aéreo, Transporte de Tropas, Abastecimiento Aéreo (Puente Aéreo y reabastecimiento en vuelo) y Evacuación y Traslado Aéreo en apoyo de las 3 Fuerzas para el despliegue, las operaciones bélicas y el repliegue se adjunta en el Apéndice 5 del presente ANEXO.

My Horacio A OREFICE
SOTA - FAS

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR LA FUERZA AEREA SUR - PUENTE AEREO CRV - MLV

(Período comprendido entre el 01-MAY-82 y el 13-JUN-82)

ACTIVIDAD CUMPLIDA CON CERCO AEREO

VUELOS REALIZADOS CON ATERRIZAJE	31
VUELOS REALIZADOS CON LANZAMIENTO	2
VUELOS REALIZADOS HASTA MENOS DE 60 NM DE MALVINAS SIN ATERRIZAJE	21
VUELOS DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO	6
PASAJEROS TRASLADADOS	514
EVACUACION AEROMEDICA	264

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	268	61,60%
FUERZA AEREA	134	30,80%
FUERZA ARMADA	33	7,60%
TOTAL	435	

HORAS VOLADAS	427:25 Hs
CARGA LANZADA	17,5 Ton

FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
								CRV	MLV	MLV	CRV
2-5-82	Com. MARTINEZ VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SM(R) LINDER SAux FATTORE	TC-68				CR 127	PATO	NO SE CUMPLIO POR MET y TAC			
3-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ Cap MARIN SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-63		14.000	28	CR 130	TIGRE	NO SE CUMPLIO POR ORDEN FAS Hizo escala en GAL			
4-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ Cap MARIN SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-63				CR 132	TUERTO	NO SE CUMPLIO POR MET EN MLV			
4-5-82	VCom VIANNA Cap VALLE Cap CERRUTI SP RAZZINI C1º ORTIZ SAux MAZZARI SAux MARMOTI	TC-66				CR 133	TALCO	NO SE CUMPLIO POR MET EN MLV			
6-5-82	Com. MARTINEZ VCom VIANNA Cap VALLE Cap CERRUTI SP RAZZINI C1º ORTIZ SAux MAZZARI SAux MARMOTI	TC-65	06:00	14.000	23	CR 134	TIGRE	12:00	15:50	16:25	18:35

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
6	6-5-82	VCom DEMARCO MY MACLAY VCom SPERANZA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-68				CR-135	PATO	NO ATERRIZO EN	MLV POR MET		
7	7-5-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO My VALDECANTOS SP(R) BILL SAux GODOY CP GARDENAL SAux DEROBLES	TC-65	05:50	13.500	12 heridos	CR-136	TIGRE	10;40	13:55	14:10	16:45
8	7-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY VCom SPERANZA Cap MANTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-68	05:10	14.700	12	CR-137	PATO	09:30	12:15	12:45	15:15
[illegible]	8-5-82	My VELIZ Cap VILLEGAS My VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC-65	05:45	13.750	20	CR-139	LANA	18:30			00:15
[illegible]	8-5-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-68	05:45	14.400	16	CR-138	PICO	19:00	20:50	21:10	23:40

SECRETO

Pag 728

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 2
Hoja 2

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
11	8-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-61	06:05			CR 139	TIGRE				
12	7-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA CP CAMINO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC-63	05:20	13.500	12						
13	7-5-82	My VELIZ Cap VILLEGAS My VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC-65	06:00				LANA	NO ARR EN MLV POR SITUACION TACTICA.			
14	10-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-65	07:00	13.200	11	CR-148	LANA	OPERO DE SCZ A MLV			
15	10-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOITCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-68				CR-147	PICO				

SECRETO

Pag 8-[illegible]8

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 2
Hoja 3

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
16	12-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOITCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-68	04:35	15.000		CR-153	TIGRE	14:15	16:30	17:00	19:20
17	13-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA Saux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-65	04:15	15.000	19	CR-152		NO ARR	EN MLV	POR MET	
18	14-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA Saux LOZANO CP FRAIRE Saux OVEJERO Saux SALZANO	TC-65	04:00	12.500	15	CR-155	TERO	NO ARR	EN MLV	POR MET	
19	15-5-82	My BRUNO VCom MORO My MALDONADO CP FIGUEROA CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-65	06:25	15.000	42	CR-156	ARIES	17:10	20:30	20:35	23:35
20	15-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA CP CAMINO Saux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC-63	06:10	14.500	28	CR-157	LIBRA	20:05	23:15	23:30	02:30

SECRETO

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
21	15-5-82	My BOLZI Cap SANPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-68	19:40	14.500	18	CR-155	TERO	18:20 GAL	22:00	22:20	ARR EN
22	16-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-65	02:05			CAT 158	PATO	NO ARR	PER TAC.		
23	17-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-65	06:10	.14.500	11	CAT-159	PAMPA	1[illegible]:45	16:00	16:20	19:15
24	17-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTLARENA SAux FARINA CP RUBLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-63	05:50	14.000	2	CAT 160	CAIMAN	14:30	17:45	18:00	20:20
25	18-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-63	07:15			CAT 168	PACU	NO ARR	EN MLV	POR MET	

SECRETO

SECRETO

Pag 10/128

ANEXO CHARLIE
Apéndice 2
Hoja 5

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
26	18-5-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-65	06:05	15.200	4	CAT 160	LIBRA	13:15	16:20	16:40	19:15
27	19-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEINSER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-66	06:35			CAT 167	ARIES	NO ARR	EN MLV	POR MET	
28	19-5-82	Com. MARTINEZ My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-68	05:20	8.000		CAT 163	TRONCO	LANZAMIENTO CONTENEDORES EN DARWIN			
29	19-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARIONI SP LASTRA	TC-63	05:40	14.200	8	CAT 169	PATO	13:15	16:10	16:20	18:50
30	19-5-82	VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC-64	04:30	9.000	-	CAT 173	PATO	LANZAMIENTO CONTENEDORES EN BAHIA FOX			

SECRETO

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 2
Hoja 6

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
31	19-5-82	VCOM NOE MY BRIEND CAP BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC 63	05:30	18.000	8	CAT 172	GALLO	12:20	15:20	15:35	18:05
32	20-5-82	MY PALAZZI VCOM SANCHOTENA VCOM TRISTANI SAUX ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC 66	05:25	15.000	1	CAT 171	ACUARIO	NO ARRIBO POR MET			
33	20-5-82	VCOM NOE MY BRIEND CAP BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC 63	05:00	14600			GALLO	NO ARRIVÓ POR MET			
34	23-5-82	MY VELIZ CAP VILLEGAS MY VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAUX PUIG	TC 66	06:15	15.000	40	CAT 175	MARTE	00:15	04:00	04:15 DEP DE MLV con DESTINO GAL	06:30
35	23-5-82	MY DOMINGUEZ VCOM REGUEIRO MY BAGNASCO CP REYNOSO SAUX GODOY CP CARDENAL SAUX DE ROBLES	TC 66	08:05	15.000	3	CAT 179	ACUARIO	NO ARRIBO POR MET			

SECRETO

Pag 12/28

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 2
Hoja 7

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
36	24-5-82	CAP BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA Saux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-64		14.000		CAT 181	TOCO				
37	25-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-64	05:10			CAT 181	TOCO				
38	26-5-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO Com MELA CP REYNOSO SAux GODOY CP CARDENAL SAux DEROBLES	TC-66	03:00	5500	58	CAT 186	ARIES	NO SE	CUMPLIO	POR TAC	
39	26-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64				CAT 185	PATO	NO SE	CUMPLIO	POR TAC	
[illegible]	27-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-64	08:20	12.000	10	CAT 186	GALLO	16:25	20:15	21:00	ARR GAL 23:15

SECRETO

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apêndice 2
Hoja 8

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
									CRV	MLV	MLV	CRV
1	27-5-82	VCom CANO 1Ten VACCARO VCom SERVATICO SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC-65	06:00			VEA	LOCO				
2	27-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-66	08:10	6.000	62 (7 heri-dos)	CAT 187	MARTE				
3	28-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-63	07:35	13500	27	CAT 190	TRONCO	15:20	18:45	19:00	21:30
	28-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC-66	05:40	7.000	43	CAT 192	ACUARIO	NO ARR	EN MLV	POR TAC	
5	28-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC-66	- - -	- - -	- - -	VEA CAT 189	LOCO			- - -	

SECRETO

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 2
Hoja 9

Pag 14 28

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
-6	28-5-82	My PALAZZI VC SANCHOTENA VC TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-61	06:40	13500	12	CAT 191	TOCO	17:53	21:20	21:40	00:25
-7	27-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-63	04:30			CAT 188	TIGRE	NO ARR	MLV POR	TAC	
3	28-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64	07:40			CAT 189 VEA	LOCO				
9	29-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64	05:00			CAT 192 VEA	LOCO				
0	29-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-65	04:25	12.500	3	CAT 195	MARTE	NO ARR	EN MLV	POR TAC	

SECRETO

Pag 15-28

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 2
Hoja 10

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
51	29-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC 66				CAT 193		NO ARR EN MLV POR TAC			
52	31-5-82	MY PALAZZI Vcom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC 65						NO ARR EN MLV POR TAC			
53	31-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SAux LOZANO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC 63	06:10			VEA					
54	31-5-82	VCOM CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 65	05:50			PA	PATO	16:20	19:00	19:50	23:00
55	01-6-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE Vcom MEISNER CP CARDONE CP CANTEZANO SP LASTRA SA ALBELOS	TC 63				VEA	VEA	DESAPARECIDO A PARTIR DE LAS 10:40 Hs.			
56	01-6-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOITCHEVITCH SM PATON SP [illegible]	TC 66	05:15					02:50	06:25	06:35	09:15

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
57	03-6-82	Vcom CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 65	02:50				PATO	17:40 (NO ARR EN MALV POR TAC)			20:30
58	05-6-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP COLLIER SAux SOSA SA MARNONI	TC 66	06:50	3.000	30			14:20	18:20	18:40	21:30
59	05-6-82	MY VELIZ Cap VILLEGAS VCom LOPEZ CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC 65	06:40					NO ARR EN MLV POR TAC			
60	07-6-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO My BAGNASCO CP REYNOSO SAux GODOY CP CARDENAL SAux DE ROBLES	TC 64	06:10					17:40 (NO ARR EN MLV POR TAC)			23:50
61	07-6-82	MY VELIZ Cap VILLEGAS VCom LOPEZ CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC 65	06:00					(NO ARR EN MLV POR TAC)		GAL	GAL
62	10-6-82	VCom DEMARCO MY MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RUILLI SA CASTILLO SAux CORTEZ	TC 64	06:10					14:30 (NO ARR EN MLV POR TAC)			(GAL) 20:30

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 2
Hoja 12

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
63	11-6-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC 64	06:45					(GAL) 15:25	(NO ARR EN MALV POR [illegible]AC)		(CRV) 22:10
64	12-6-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RUDZIK SAux BRESSAN SA PAJON SP PLACENCIA	TC 66	05:00					(GAL) 16:30	19:10	19:50	(GAL) 22:10
65	12-6-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE Com MELA CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SAux PAOLONI	TC 65	03:50					NO ARR EN MLV POR [illegible]AC			
66	13-6-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC 66	05:50					(GAL) 02:10	06:10	06:30	(GAL) 09:30
67	13-6-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE Com MELA CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SAux PAOLONI	TC 65	04:30	13.400	68			15:30	20:00	21:10	00:40

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 2
Hoja 13

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA K C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
1	01-5-82	Com BELTRAMONE Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SAux AMENGUAL SP CARAVACA SAux GUERRA	TC-70	03:45			REV					
2	01-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SP MANYSZYN C1º BARRIONUEVO	TC-69	08:55			VEA					
3	01-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SP MANYSZYN C1º BARRIONUEVO	TC-69	05:45			REV					
4	03-5-82	Com BELTRAMONE Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SAux AMENGUAL SP CARAVACA	TC-70	03:40			REV					
5	04-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI [illegible]	TC-70	05:00			VEA					

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
6	06 al 09 MAY 82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-70	15:50			REV (3)					
7	09-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-69	06:25			VEA					
8	11-5-82	Cap SENN My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SP LASTRA	TC-70	04:00			VEA					
9	12-5-82	VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA SP CARAVACA	TC-70	05:55			REV					
10	12-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	04:00			REV					

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
									CRV	MLV	MLV	CRV
11	15-5-82	VCom VIANNA Cap VALLE Cap CERRUTI SP RAZZINI C1º ORTIZ SAux NAZZARI SAux RICCI	TC-70	02:40			VEA					
12	21-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	06:10			REV					
13	22-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	06:00			REV					
14	22-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	04:00			REV					
15	23-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	09:00			REV					

Pag 27/28

SECRETO

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 3
Hoja 3

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
									CRV	MLV	MLV	CRV
16	23-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOITCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	07:00			REV					
17	24-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	05:20			REV					
18	24-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	09:50			REV					
19	25-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SAux HUMOLLER SP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	08:40			REV					
20	25 al 27 5-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	22:25			REV (3)					

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
21	27-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SA HUMOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	07:00			REV					
22	28-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARNONI	TC-70	05:10			REV					
23	28 al 30 MAY. 82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI Cp PERON CP TELLO SAux GONZALES SAux REYNOSO	TC-69	26:05			REV (3)					
24	30-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARNONI SP CARAVACA	TC-70	05:50			REV					
25	31-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	09:15			REV					

SECRETO

Pag 23/28

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 3
Hoja 5

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
26	08-6-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-70	07:15			REV					
27	09-6-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARIONI SP CARAVACA	TC-69	04:10			REV					
28	09 al 13 JUN 82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-70	16:00			REV (4)					
29	04 al 09 JUN 82	VCom CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 69	10:50			REV (3)				66	
30	19 JUN 82	MY BOLZI Cap SAMPIETRO MY VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC 69						TRASLADO DEL AVION A PAL			PAL 1500

SECRETO

SECRETO

ANEXO CHARLIE
Apéndice 3
Hoja 6

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
									CRV	MLV	MLV	CRV
31	20 al 23 JUN 82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS MY MENSI CP TELLO CP PERON SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SAux LOMBINI (ECOD)	TC 70				REV		PAL	GAL	GAL	
									TRASLADO DEL TC 70 A PAL			

ANEXO CHARLIE
Apéndice 3
Hoja 7

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE

ACTIVIDAD TOTAL REALIZADA EN EL PUENTE AEREO A MLV OPERANDO DESDE CRV - EPO - PAL - GAL y GRA

(Período comprendido entre el 02-ABR-82 y el 13-JUN-82)

CARGA TRANSPORTADA Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	4047	74,36%
FUERZA AEREA	1179.4	21,67%
FUERZA ARMADA	215.6	3,96%
TOTALES	5442	

PERSONAL TRANSPORTADO Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	8155	83,82%
FUERZA AEREA	1134	11,65%
FUERZA ARMADA	440	4,52%
TOTALES	9729	

HORAS VOLADAS AVIONES	FUERZA AEREA	2047 Hs
	AEROLINEAS ARG	293:25 Hs
	AUSTRAL	15:40 Hs

ANEXO CHARLIE

APENDICE 5

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE

ACTIVIDAD TOTAL REALIZADA CON MOTIVO CONFLICTO ATLANTICO SUR

(Período comprendido entre el 02 ABR 82 hasta 28 JUN 82)

CARGA TRANSPORTADA Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	4987.5	50,89%
FUERZA AEREA	4421.7	45,12%
FUERZA ARMADA	390.5	3,98%
TOTALES	9799.7	

PERSONAL TRANSPORTADO Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	35.326	71,85%
FUERZA AEREA	10.546	21,45%
FUERZA ARMADA	3.293	6,69%
TOTALES	49.165	

HORAS VOLADAS AVIONES	FUERZA AEREA	6.638:40 Hs
	AEROLINEAS ARG	986:35 Hs
	AUSTRAL	93:35 Hs
TOTAL HORAS VOLADAS		7.718:50 Hs

FALTA LA TAREA !!

ESTADO ALERTA   ORDEN FRAGMENTARIA Nº   FECHA

1 - CANTIDAD Y TIPO DE AVIONES OF ATS/REV
INDICATIVO

2 - VERSION COMBUSTIBLE
Y CONFIGURACION

3 - DESCRIPCION Y UBICACION DEL OM
Y OM ALTERNATIVA

4 - DIA Y HORA DE EJECUCION
HORA LIMITE

5 - RUTA DE IDA

6 - RUTA DE ESCAPE NIL
Y REGRESO

7 - SEÑALAMIENTO PROPIAS
FUERZAS

8 - ORGANOS DE CONTROL

9 - DISPOSICIONES PARTICULARES

10 - REABASTECIMIENTO AEREO
(P.C.R.A. PUNTO CONTROL DE REABASTECIMIENTO AEREO)

11 - TIPO DE REABASTECIMIENTO

12 - TIEMPO CONTROL DE REABASTECIMIENTO
(T.C.Ra.)

13 - PUNTO CONTROL ALTERNATIVO DE
REABASTECIMIENTO AEREO (P.C.A.R.A.)

14 - TIEMPO AL CONTROL ALTERNATIVO
DE REABASTECIMIENTO AEREO

15 - NIVEL DE REABASTECIMIENTO

16 - RUMBO DE REABASTECIMIENTO

17 - FRECUENCIAS DE REABASTECIMIENTO

18 - INDICATIVO AVION TANQUE

19 - CANTIDAD DE COMBUSTIBLE A
TRANSFERIR
(TOTAL PARA ELLA/ESCDR.)

20 - AERODROMO DE RECUPERACION
ALTERNATIVO Y EMERGENCIA
(CASO REABASTECIMIENTO NEGATIVO)

21 - CONTROL DE RUTA PARA
TRANSITO AEREO



ANTECEDENTES RELACIONADOS CON LA ARMADA NACIONAL
Y EJERCITO ARGENTINO

1. El Apéndice 1 es copia del mensaje 7020 G40 292000 May 82 de COPERVALES donde se da por anulado el ataque de aviones SUE por no disponer de KC-130 en tiempo. El episodio se desarrolla del siguiente modo:

1º) La Armada Argentina efectua el requerimiento de REV para las 15:00 luego de haberse hecho algunos cambios y coordinaciones.

2º) Se ordenó el despegue al reabastecedor que se halla en GAL surge la novedad de arrancador de motor 4 F/S.

3º) Se ordena el ARR en GAL del otro KC-130 sin que espere el regreso de aviones de la FAS que se encontraban en una misión . Pero aún activando al máximo la recarga y nuevo despegue el horario para el PCRA es las 15:30.

4º) La Armada Argentina cancela la misión.

5º) El KC-130 regresa al ARR.

2. El Apéndice 2 es copia del mensaje BUQ 7459 GHO 310835 - May 82 de CFAS a efectos de dar adecuado contexto al mensaje mencionado en el párrafo anterior.

3. En el Apéndice 3 se adjunta copia del mensaje enviado por el Cte Conjunto Malvinas, en donde expresa que en el vuelo realizado el 11-Jun-82 (3 días antes del cese de fuego) la munición que había sido trasladada no podía ser utilizada pues no se le enviaron los estopines correspondientes.

4. En el Apéndice 4, 5 y 6 se observan copias de las cartas y grillado de HOWARD, GOOSE, GREEN y BAHIA FOX; preparadas para efectuar lanzamientos de carga.

5. Como Apéndice 7 se adjunta copia del informe del Jefe del Componente Transporte de la FAS, a efectos de ilustrar, en especial, sobre los procedimientos adoptados, dado el valor que les confiere la situación en la que fueron empleados.

Horacio Orefice

My Horacio A OREFICE
SOTA - FAS

ANEXO "DELTA"

Apéndice 1

CODSISUR

DE RAPUER PNR 7020
O - 29 20 01

OU

OT

/////
SITREP PERIODO 282000 - 292000
1.- SITUACION
    SEGUN PARTE DE INTELIGENCIA MENSAJES NAVALES GIH 291952

2.- INFORME DE OPERACIONES

    A. AEREAS FT-80
      1) AERONAVES EN SERVICIO
         - A4Q - DOS
         - SUE - DOS
         S2E - DOS
         - MU - DOS
      2) OPERACIONES EJECUTADAS DIA 29 CLN

         A G.T. 80.2
    DOS VUELOS EXPLORACION ZONA NORTE Y SUR ((MLV)) CON AVIONES S2E
Y DOS VUELOS CON AVION EMB 111 MISMA ZONA CON MAYOR PROF UNIDAD
         B G.T. 80.3
    ANULADAS ATAQUE AVIONES SUE POR NO DISPONER EN TIEMPO KC 130
PARA REABASTECIMIENTO
         C) G.T. 80.4
    DOS VUELOS F-28 Y UN VUELO L-188 ((GRA)) ((MLV))
      3) ACTIVIDADES PREVISTAS DIA 30 CLN
         A) G.T. 80.2
    EXPLORACION AEREA NORTE Y SUR ((MLV)) CON AVION EMB 111 Y S
       B) G.T. 80.3
         1)) RECONOCIMIENTO ARMADO CON UNA SECCION A4Q
         2)) ATAQUE CON UNA SECCION SUE SOBRE FUERZA DE TAREAS NO
    B. NAVALES
      1) G.T. 79.1
         - SIN VARIACION 282000
      2) G.T. 79.2
         A)) TRINIDAD CMM HERCULES CMM PATRULLADO ANTISUBMARINO Y
DETECCION AEREA TEMPRANA ((ODN)) PD HERCULES PREVISTA INTRE DA
((PBE)) 292200 REPARACIONES / REABASTECIMIENTO.

         B)) TY CMM PREVISTA ZARPADA 02 JUN

      3) G.T. 79.3
         - SIN VARIACION
      4) G.T. 79.4
         DRUMMOND CMM GUERRICO Y GRANVILLE CLN PATRULLADO
ANTISUBMARINO Y DETECCION AEREA TEMPRANA

      5) OTRAS UNIDADES
         A)) UNIDADES AREA NAVAL AUSTRAL CL . SIN VARIACION 282000
         B)) BUQUE HOSPITAL BAHIA PARAISO ZARPO ((USU)) 291600
ESPERA ORDENES EN ((ISLA DE LOS ESTADOS))
    C. TERRESTRE

      1) AREA NAVAL AUSTRAL PATRULLADO AEREO Y TERRESTRE SIN
VARIACION SITREP 282000 PD REPLEGADA ((MBP)) SECCION BUZOS TACTICOS
291235
      2) AREA ((MLV))
         A)) BOMBARDEO ESTACION AERONAVAL CALDERON CON SEIS BOMBAS
CON RETARDO FUERA DE LA PISTA CON 291108

         B)) PSN PAL EN 0 1/075 PUERTO ARGENTINO 70/90 MILLS CMM
290700/291615
         C)) PUERTO DARWIN SIN INFORMACION
      D)) ACTIVIDADES P C AZAR 5 MINIMO 2 CMM 290930/291515
      E)) PSN UNIDADES E SP RETEN PROPIAS EN ARGP CMM SIN
VARIACION PD

L/C: PUNTO 2. A. 1) -EMB 111 - UNA

FM COMFUERNAVALES TO COMTEAMSUR INFO SEMATDAR

/////

ANEXO "DELTA"

Apéndice 2

FUERZA AEREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad / Canal	AUTENTICAR / AUTENTICADO	Clasificación de Seguridad: S (C) R P — Circundar la que corresponda	Transmitir CLARO Recibido	Nro de Control: Bcp 7/rep

Estación-es
Llamada-s
Exceptuada-s — Estación transmisora
NR — Instr. de Transmisión

PROCEDENCIA	GRUPO FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE	
Z Flash · O Inmediato · P Prioridad · R Rutina (Circundar la que corresponda)	310835	MAY	1982	Acusar Conformidad	Con Momento de Ejecución

PROMOTOR CFAS

EJECUTIVO-S CAE

INFORMATIVO-S COPERVALES – COATLAN UR – JEMAYOAR

EXCEPTUADO-S

Grupos | BT

TRANSCRIBO PARRAFO 2.A.2.) B) DEL TCT PNR 7020 GHO 292000 MAY 82 (COPERVALES) "GT 80.3 ANULADOS ATAQUE AVIONES QUE POR NO DISPONER EN TIEMPO KC-130 PARA REABASTECIMIENTO". DICHO PARRAFO CORRESPONDE AL TITULO "OPERACIONES EJECUTADAS". AL RESPECTO INFORMO QUE AL HABER SIDO ANULADA LA MISION DICHO TEXTO NO RESPONDE A LA INTENCION DEL TITULO. ASIMISMO INFORMO QUE CONSTAN EN ESTE COMANDO NUMEROSOS REQUERIMIENTOS DE EMPLEO DE REABASTECIMIENTO EN VUELO QUE LUEGO NO SE CONCRETARON POR INCONVENIENTES DE LOS AVIONES NAVALES Y QUE ORIGINARON PREVISIONES, CAMBIOS Y ANULACIONES DE MISIONES PROPIAS POR DARLE PRIORIDAD A LOS REQUERIMIENTOS EFECTUADOS POR LA ARA. ASIMISMO, EN MUCHOS CASOS SE PENALIZARON Y ABORTARON OPERACIONES PROPIAS DE IMPORTANCIA CON LOS REABASTECEDORES YA EN EL SECTOR DE ESPERA, POR INCONVENIENTES ORIGINADOS EN LA AVIACION NAVAL, SIN HABERSE INFORMADO AL RESPECTO, POR ENTENDERSE QUE SON PARTICULARES DE LA OPERACION AEREA PROPIA. [illegible] BT.–

BT | Grupo Hora | INST. FINAL | K | AR

	Inicial	Cód. Nro.	Fecha hora
Entrada Central	JAL		310835
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salida Central			
Sal/Entr. Destino			

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐ CLADIREC ☐ CODIREC ☐
METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐ INTERCEPTACION ☐
ACLARACIONES:

Firma — Brigadier ERNESTO H. CRESPO, Comandante Fuerza Aérea Sur

Código Nro.

CONOCIMIENTO

Referido al mens. ___ Sacar ___ copias

Clasificado SI ☐ NO ☐ Pg ___ de ___ Págs

SEG SEC 219/ER/ 8791/113795
PREC ZZZZZ 121234 JUN 82

82

FM::: CTE CONJUNTO MALVINAS

(TO:::: CEOP ECON

INFO:::: JEMGE JAAESMACUATRO--COATLANSUR

FAS--KKESMACON
/////
DADA MUNICION 155 MM ARRIBADA AYER 11 JUN 82

NO SE ENVIARON LOS ESTOPINES CORRESPONDIENTES

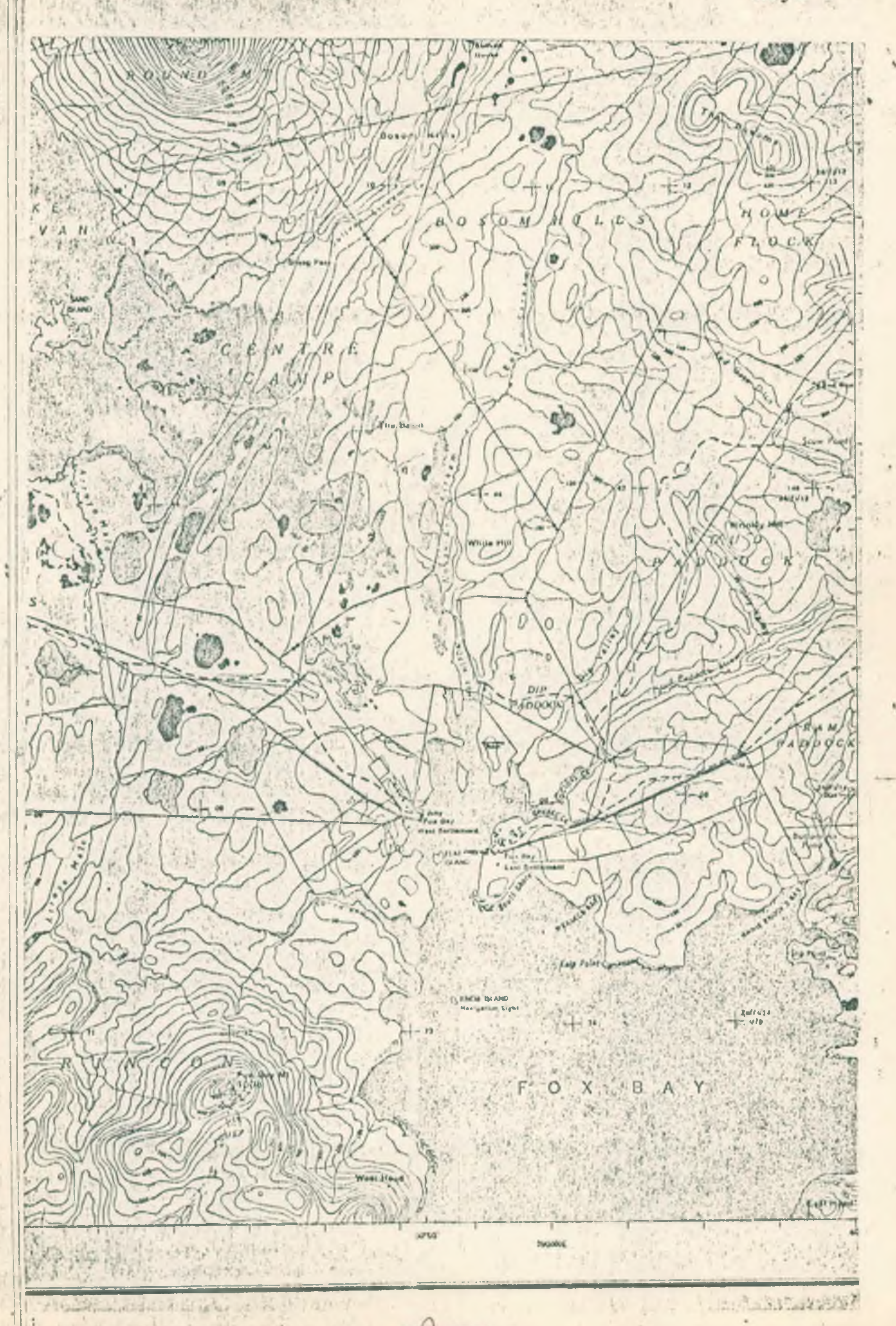
A LA MISMA . SOLICITO SE PROVEA CARACTER MUY URGENTE EN EL DIA

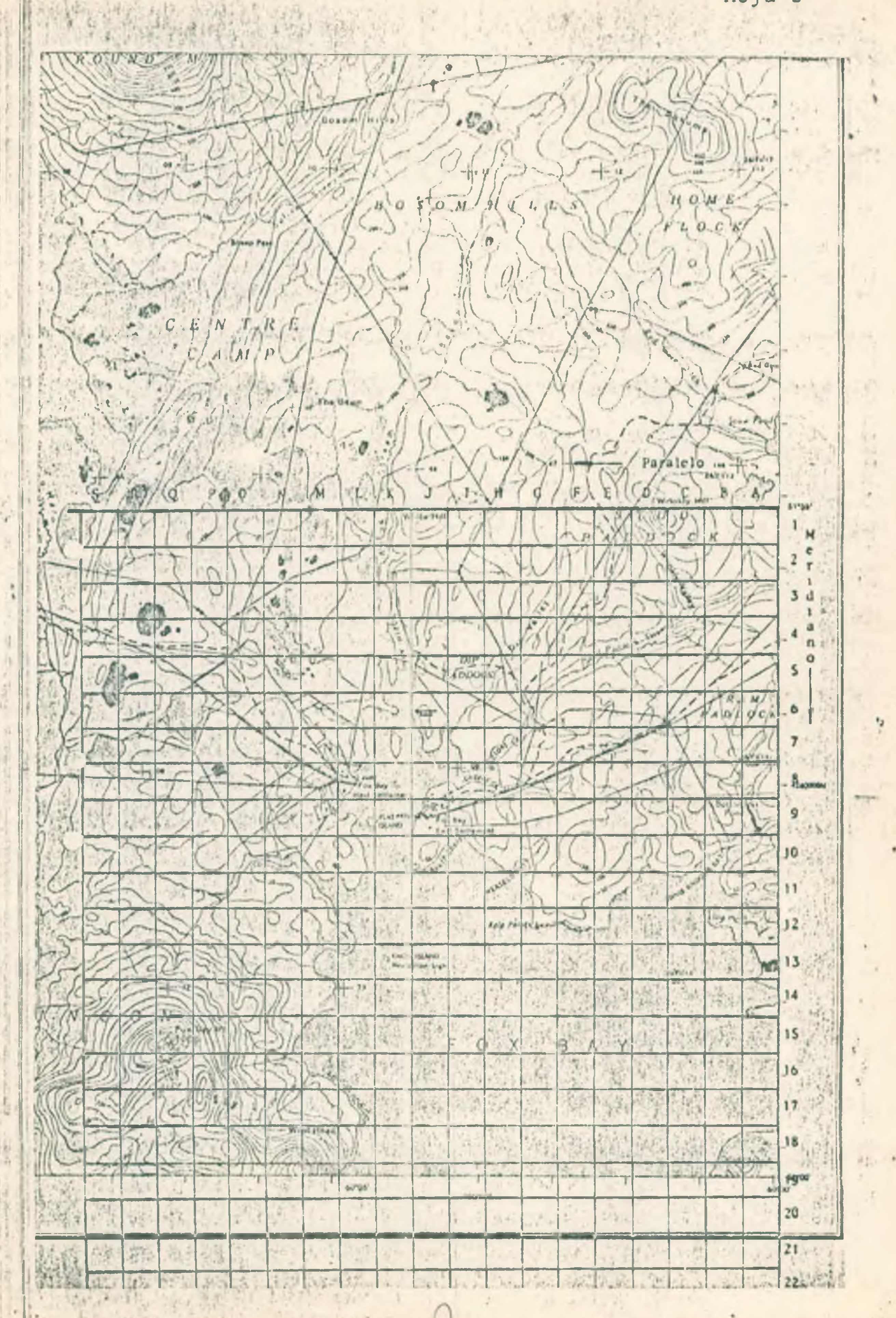
DE LA FECHA (360) TRECIENTOS SESENTA ESTOPINES.

COLACIONE.

BT 1
/////
0330

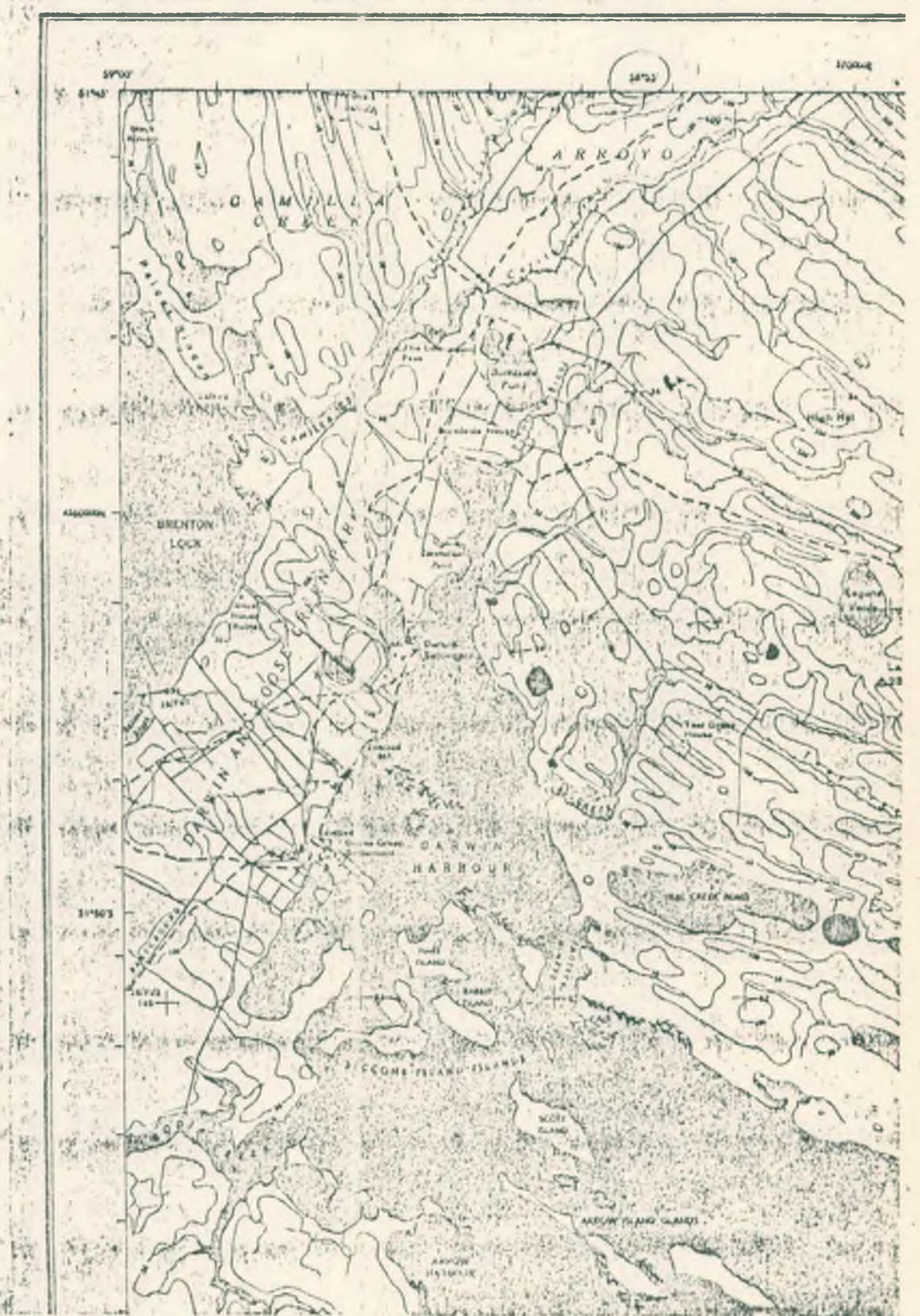
/////

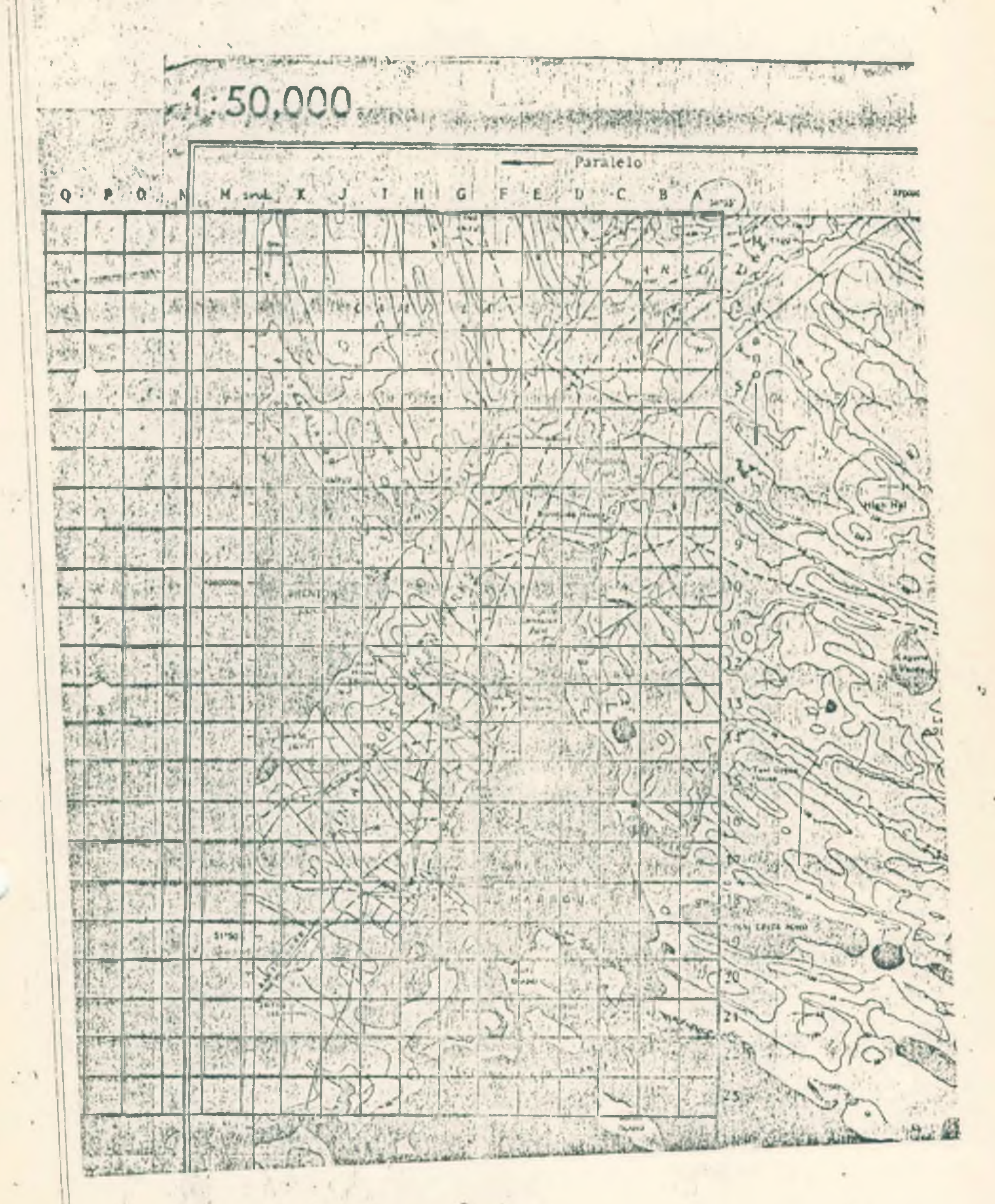

ROUND
BOSOM HILLS
HOME
FLOCK
CENTRE
CAMP
White Hill
DIP
PADDOCK
RAM
PADDOCK
RINCON
FOX BAY

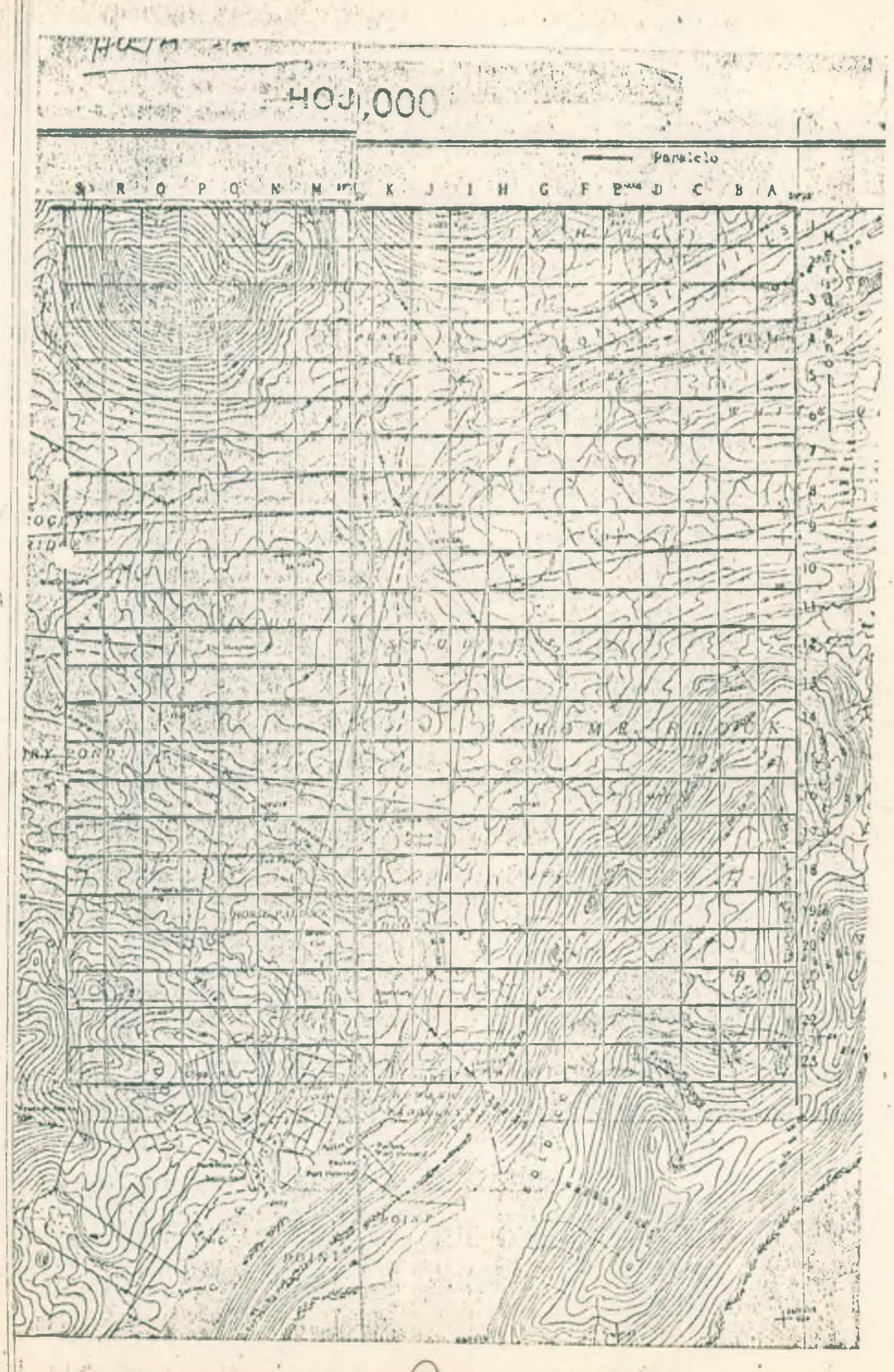


B O S O M H I L L S
H O M E
F L O C K
C E N T R E
C A M P
Paralelo
S R Q P O N M L K J I H G F E D C B A
Meridiano
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
20
21
22
F O X B A Y

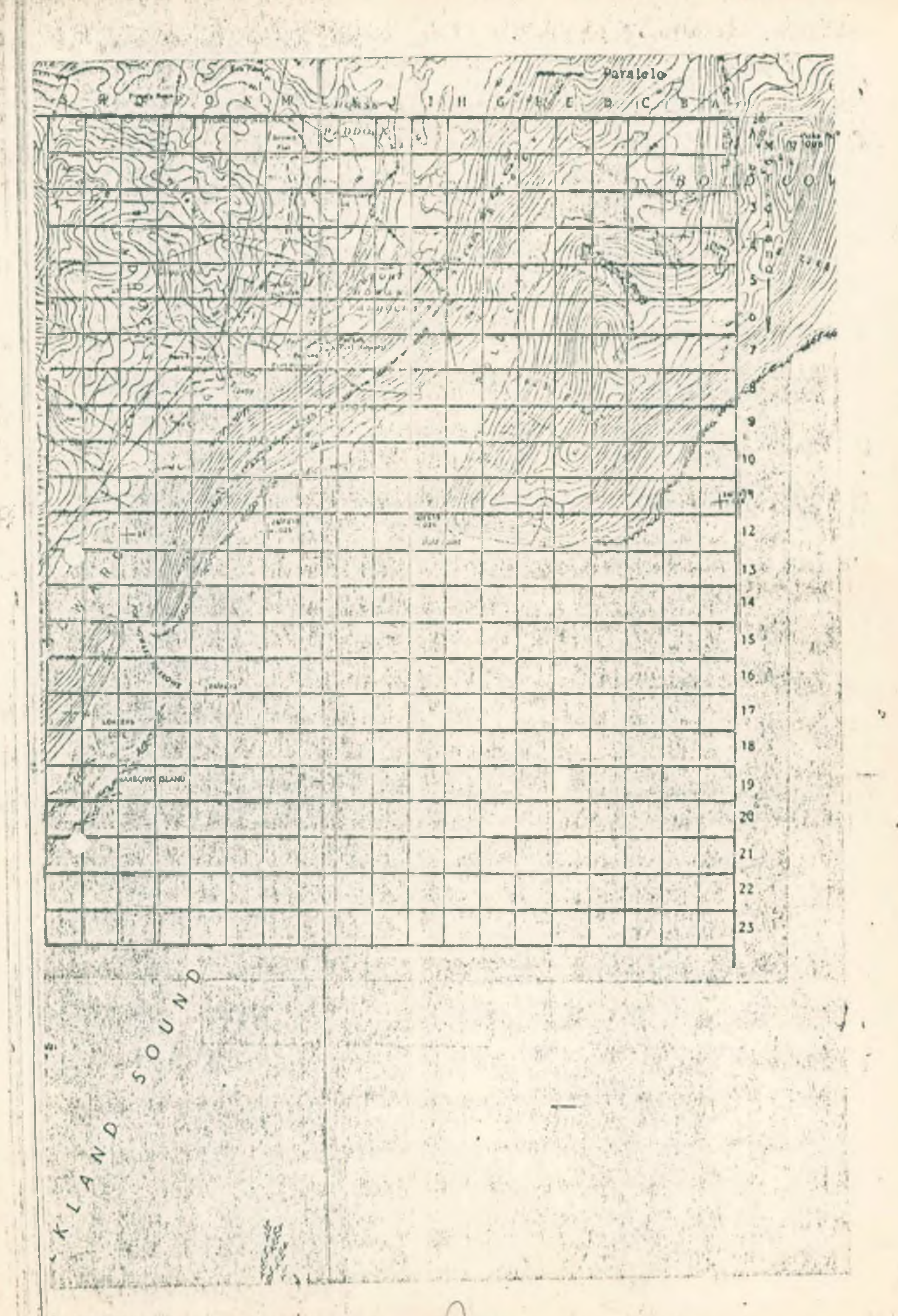
1:50,000




1:50,000
Paralelo
Q
P
O
N
M
L
K
J
I
H
G
F
E
D
C
B
A


Paralelo
S R Q P O N M L K J I H G F E D C B A

ANEXO "DELTA"
Apéndice 6
Hoja 2



FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

NFORME FINAL GRUPO TRANSPORTE

1. ORGANIZACION

Se adjunta en ANEXO ALFA

2. INFRAESTRUCTURA:

1°) Es necesario ampliar la plataforma de CRV, efectos poder asegurar una mayor disporsión de los medios y el estacionamiento de los aviones.

2°) En Malvinas se aprecia:

a) No se satisfizo la reparación de los daños ocacionados por el ENO en la pista, hecho que hizo marginal la operación.

b) Se demoró en la instalación del sistema "SAPON" que había sido trasladado y provisto por la 1 Brigada Aérea.

c) Luego del primer ataque del ENO, no se habilitó nunca la plataforma.

3. SERVICIOS:

1°) La IX Brigada Aérea, carece de alojamiento adecuado para Personal Subalterno, razón por la cual resultó necesario el gasto de montos elevados en concepto de alojamiento.

4. COMUNICAÇIONES:

En los enlaces con móviles aéreos, se apreciaron las siguientes deficiencias:

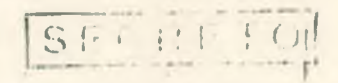
1°) Asignación de frecuencias coincidentes con otras estaciones, muchas veces extranjeras e inclusive del ENO.

2°) Hubiera resultado efectivo contar con un servicio de DIFUSION que brindara información del ENO y MET, ya sea en / texto claro ó en código, con emisión en horas fijas durante todo el día, efectos favorecer el SILENCIO de RADIO y el estado anímico de las tripulaciones en el CPC.

3°) Uso de canales alternativos para cursar mensajes. Se adjunta propuesta sobre el particular en ANEXO BRAVO.

///

///



5. **CUMPLIMIENTO DE TAREAS POR DIA, A PARTIR DEL 01 MAY 82:**

1°) Detalle en Anexo CHARLIE y CHARLIE BIS.

2°) Total general en Anexo DELTA

6. **PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA LLEGAR A LA ZONA DE ENTREGA:**

1°) En consideración de la información de Icia disponible, se seleccionaron las rutas que se detallan en ANEXO ECO y la oportunidad de su ejecución.

2°) Mientras el ENO limitaba su accionar a los medios aéreos y navales, el ingreso al área se realizó por las rutas // que se muestran en ANEXO FOXTROT, fuera de este período / por ingreso directo al PUNTO de ENTRADA en FINAL (PEF).

3°) Efectos evitar la detección radar, las navegaciones den-/tro de las 250 NM de PUERTO ARGENTINO, se realizaron por debajo de los 100 pies y por radioaltímetro, ya sea de / día ó de noche, según el gráfico "Alcance detección radar ENO" ANEXO GOLF.
A partir de la segunda quincena de Mayo, se procedió realizar los ARR de noche, en virtud de la cantidad de PAC / en vuelo.
Se seleccionaron como mejores horas para el ARR, por disminución de la actividad aérea y naval del ENO, las si- / guientes:

a) Entre las 17:45 hs y las 21:30 hs.

b) Entre las 04:45 hs y las 07:00 hs.

Los Despegues en MLV, fueron realizados según la técnica de MAXIMO ESFUERZO, directos desde cabecera 08 ó con giro inmediato a la derecha cuando lo fueron de la 26, asumiendo de inmediato una altura inferior a 100 ft.

La carga máxima trasladada por vuelo, fué 14000 Kg.

En las operaciones se descartó el empleo de escolta de CI en razon de:

1°) Limitaciones de radio de acción de la misma.

2°) Posible delación de la operación por la presencia de aviones sobre el AD, que a su vez atrajeran a / las PPAACC.

3°) Capacidad del C-130 para penetrar las defensas en vuelo bajo.

La descarga se efectuó sobre márgen derecha de cabecera 08 por lanzamiento en rodaje de las plataformas.

SECRETO ///

///

7. PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA REABASTECIMIENTO AEREO

1°) Las OOFF fueron emitidas por la FAS, estando los puntos / de reunión y reabastecimiento ubicados, generalmente, a / 120 NM de los AADD de operación de los aviones A 4 B/C.

2°) Los procedimientos fueron ejecutados, en su mayor parte, con silencio de radio, para evitar la detección del ENO. El éxito obtenido se debió fundamentalmente, al hecho de que los aviones A 4, cuentan con equipamiento de navegación OMEGA.

3°) La experiencia demostró que es conveniente que los aviones KC-130, esperen el regreso de los A 4, para reabastecer a aquellos que tengan problemas de combustible por daño enemigo ó hubieran lanzado sus tanques externos.

8. PROCEDIMIENTOS APLICADOS ANTE ATAQUES DEL ENO:

Se detallan en ANEXO HOTEL

9. INTELIGENCIA AEREA:

En general se careció de una elaborada y creíble apreciación de Icia antes de cada operación.
Lo expuesto se fundamenta en:

1°) Carencia de informaciones y de enlace con los aviones de la ARA, que manifestaban sobrevolar la ruta.

2°) Insuficiente información naval del Area Malvinas, limitada a las 18 NM del alcance radar.

3°) Falta de credibilidad a la información de movimientos navales obtenidos por otros medios.

4°) En los lanzamientos, se careció de adecuada información de la ZL.

10. CARTOGRAFIA EMPLEADA EN LAS OPERACIONES AEREAS:

1°) Cartas escala 1:1.000.000 correspondientes a la zona.

2°) Carta N° 5260 "ISLAS MALVINAS", IGM, Edición 1973, escala 1:500.000

11. EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DE TODO EL PERSONAL:

Se careció del número de trajes anti-exposición necesarios para la cantidad de tripulaciones, por problemas en la formulación del requerimiento y en la obtención.

12. TERMINAL DE CARGA:

1°) La Terminal de Carga de la IX Brigada Aérea, debería:

a) Contar con instalaciones para una TAC de I Categoría.

///

b) En especial una báscula para pesar palets.

2°) En relación con las cargas, se aprecia:

a) Indefinición en la determinación de las cargas por parte del usuario.

b) Falta de aceptabilidad en las cargas transportadas, en relación al riesgo que significa la operación.

c) Entrega de cargas incompletas por parte del usuario, / las que luego de ser trasladadas no podían ser empleadas.

d) Uso del modo aéreo para el traslado de cargas que deberían haberlo sido por otro modo.

3°) Equipamiento para ITAACC no adecuado e incompleto. (Carencia de PLATAFORMAS, CINTAS, CADENAS, FMC TACTICAS, personal e instalaciones idóneas).

13. CONDICIONAMIENTOS DE LA FUERZA AEREA PARA UNA OPERACION AEROTRANSPORTADA EN EL AREA MALVINAS:

Se adjuntan en ANEXOS INDIA y JULIET.

Comodoro Rivadavia, 19 de Junio de 1982

Comodoro JORGE FRANCISCO MARTINEZ
Jefe Componente Transporte

SECRETO   ANEXO ALFA

ORGANIZACION DEL COMPONENTE DE TRANSPORTE

JEFATURA

- PUESTO DE OPERACIONES DE TRANSPORTE AEREO
- CENTRO COORDINADOR DE CARGAS
- ELEMENTO DE APOYO TECNICO

SECRETO

SECRETO

ANEXO BRAVO

ASUNTO: RED DE CONTROL E INFORMACION DE COMBATE

PROBLEMA:

1. Comprobación, en oportunidades reiteradas en operaciones realizadas, de la capacidad llevada a cabo por el enemigo de anular la Red (HF) en cuestión, mediante interferencia en todas las fcias.

FACTORES DETERMINANTES DEL EXITO ENEMIGO

2. Fundamentalmente: Capacidad y superioridad para la guerra electrónica.

3. Coolateralmente: (deficiencias propias)

1º) Uso rutinario de fcias e indicativos.

2º) Indiciplina en el tráfico.

3º) Unico circuito en uso sin alternativa planificada.

4º) Si bien se usan códigos no se vela la operación.

CONCLUSION

Efecto deseado

4. Utilizar los medios de comunicaciones con el objeto de:

1º) Negar la información en detalle sobre el desarrollo de la operación.

2º) Ocultar la realización de las operaciones

5. Todo ello mediante la instrumentación de lo propuesto a continuación.

PROPOSICION

Concepto de implementación:

6. Utilizar Redes de uso corriente establecidas en tiempo



de paz, conjuntamente con las creadas específicamente, para cursar información operativa simulada entre el tráfico rutinario de esas redes, mediante el establecimiento de códigos de interpretación adecuados.

7. En este caso se influyen a las redes PPAL. y SEC. mientras que la de ALT. (específica, ya en uso para las operaciones) debería observar las siguientes características:

1º) No repetir ningún indicativo, por lo menos en un lapso menor de 15 días.

2º) Tratar de no repetir las fcias. de trabajo dentro de las 72 horas variandolas en por lo menos 100 Kc. de la original.

Estructuración (Objeto)

8. Ademas de cumplir el objetivo doctrinario implementar el uso de medios disponibles para posibilitar el velo de la operación en toda su extensión.

Organismo de aplicación

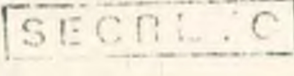
9. F.A.S. (Organos operaciones, inteligencia y comunicaciones, coordinadamente).

Integración (Prioridades)

10. Circuitos:

1º) TRANSITO AEREO (FIR CRV), uso PRINCIPAL (PPAL)
Cabecera: COMODORO CONTROL
Apoyo : BAHIA BLANCA, RIO GALLEGOS
Frecuencias: de uso normal

2º) MOVIL DE LA FAA, uso SECUNDARIO (SEC)
Cabecera: CONDOR
Apoyo : CRV - GAL - etc.
Frecuencias: AA 's según anexo Alfa



3º) INFORMACION Y CONTROL FAS, uso ALTERNATIVA (ALT)
(De acuerdo a lo ya establecido)

Punto de notificación

11. Los puntos de notificación o contacto serán:

1º) RUTINA

(A) CONTROL DE FRECUENCIA Y ENLACE
150 MN fuera.

(B) ABANDONO DEL CONTINENTE
debajo de 1000 pies

(C) ENTRADA CAMPO PRINCIPAL COMBATE
(250 MN de MLV)

2º) EVENTUALES

Todos los que surjan como necesarios para el desarrollo de la operación. (ver códigos anexo Bravo).
Se deberán convenir los que surjan como necesarios de ser utilizados de acuerdo a la operación y situación Táctica.

ACCIONES RECOMENDADAS

12. Realizar las siguientes coordinaciones de tareas a fin que:

1º) Organo planificador: Asigna los indicativos de la aeronaves de acuerdo a lo estipulado:

Codigos de llamadas:

LV - | P | | |

FA - | | 9 | |

Letra P o número 9 en el lugar indicado, resto de las letras o dígitos a fijar

2°) CONDOR (Est.cabecera): Todo reporte de FA será retransmitido de inmediato al POTA PAL.

3°) POTA PAL: Retransmitirá vía teléfono punto a punto o cualquier medio, al POTA CRV todo movimiento recibido perteneciente a FA cuyo número incluya el número 9 como segundo dígito.

4°) COMODORO RIVADAVIA (Est.apoyo): Retransmitirá vía telefónica al int. (CRV) 116 POTA CRV, todo movimiento de FA - cuyo número incluya el número 9 como segundo dígito.

5°) COMODORO CONTROL: Retransmitirá, vía telefónica al int. - 116 (CRV) POTA CRV, todo movimiento perteneciente a LV - cuya sigla comience con P (e.m. PLT)

6°) TODAS LAS AERONAVES encaminarán el tráfico vía cabecera correspondiente y/o estaciones con asiento en CRV mediante transmisión directa o solicitando QSP.

7°) No descartar el uso de matrículas de aviones comerciales que frecuenten las rutas elegidas como simuladas.

APENDICES

UNO - Diagrama de las Redes, Frecuencias, Indicativos.

DOS - Enlaces tipos en Red Tránsito Aé.

TRES- . . . Códigos.

CUATRO- Enlaces tipos en Red Móvil FAA

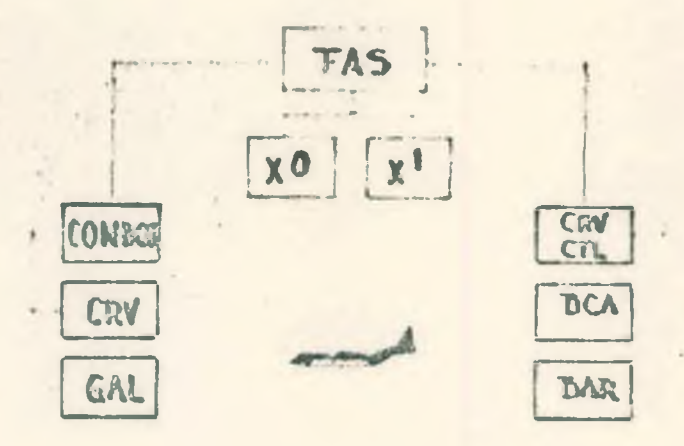
SECRETO

SECRETO

APENDICE UNO

REDES, FRECUENCIAS, INDICATIVOS

REDES		TRANSITO AEREO (PPAL)	MOVIL FAA (SEC)	FAS (ALT)
ESTAC.	CABEC.	COMODORO CONTROL	CONDOR	0
	APOYO	BAHIA CONTROL BARILOCHE	COMODORO GALLEGOS	1
FRECUENCIAS		122,1 2986 5547 10081	AA-61 AA-59 (1) AA-58 AA-57 (2)	A DETERMINARSE
	AVIONES	LV - PXX-	FA X9X	CONVENIDOS
	ESTACIONES	EN USO	EN USO	CONVENIDOS



PUNTO NOTIF.	A				B				C			
VIA	POS.	FL.	Hora	ETA	POS.	FL.	Hora	ETA	POS.	FL.	Hora	ETA
ADO	DE BCA A CRV				VIE	240	real	TRE (C)	TRE	240	real	CRV (MLV)
	DE ADO A BAR					200	real	CRV (C)	CRV	240	real	ESQ (MLV)
SJU	GRE	210	real	CRV (B)	CRV	210	real	TRE (C)	TRE	210	real	VIE (MLV)
	BCA	210	real	SAO (B)	SAO	210	real	UW 37 (C)	UW 37	210	real	ESQ (MLV)
SCZ	GAL	210	real	SCZ (B)	SCZ	210	real	CRV (C)	CRV	210	real	PARAL UW 38(MLV)
	INO	250	real	GRE (B)	GRE	250	real	Lat.PTM(C)	L.PTM	250	real	TROMA UW 40(MLV)

PUNTOS DE NOTIFICACION		
A	aprox. 150 Mn fuera	CONTROL DE FRECUENCIA
B	abandono continente (luego del descenso)	CONTROL MISION
C	ingreso al CPC	CONTROL MISION/SITUACION TACTICA

SECRETO

SECRETO

TRAFICO PATRON EN LA RED PRINCIPAL (PPAL)

NOTA: (1) Por cada posible lugar de abandono del continente figuran dos (2) variantes.

(2) Salida via ADO puntos de notificación A y B son coincidentes.

APENDICE [illegible]

SECRETO

MENSAJE	PPAL	SEC	ALT
ABORTE OPERACION	ASCIENDA PARA FL..	CANCELÓ PLN CARGA EN POSICION XX	A CONVENIR
ABORTO OPERACION	CANCELO PLN IFR	REGRESO POR FALLA TECNICA	
TODO NORMAL	RECIBIDO, MANTENGA FL ...., REPORTE	RECIBIDO QUEDO ATTO	

NOTA: Se podran agregar todos los mensajes que convengan a la operacion estipulando la convencion adecuada al circuito.

APENDICE TRES

SECRETO

SECRETO

APENDICE CUATRO

TRAFICO PATRON EN LA RED MOVIL DE LA FAA

INDICATIVO DE LLAMADA : Disponer Nº FA que incluya el número 9 como segundo digito [9] (Ejemplo : FA 197)

PUNTOS DE NOTIFICACION: Se codificaran con números a similitud de lo que se hace con los AADD de mayor uso en operaciones. En lo posible se simularan los movimientos como si todos fueran despegues y aterrizajes(tomandose los margenes de tiempo correspondientes aprox. 10 a 20 minutos en tierra)

EJEMPLO: Si la aeronave llega a la posición B, estipulada como Nº 36 y estima la entrada en el CPC, posicion C (a la cual se le asigno el Nº 14) será:

CONDOR FA 197 con movimiento en Posicion 36: arribado a las 1400 despegado a las 1400 con destino a posicion 14.

SECRET

ANEXO DELTA

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Cerco Aéreo)
(Entre el 01-MAY y el 13-JUN-82)

VUELOS REAL. CON ARR.		31
VUELOS REAL. CON LANZ.		2
VUELOS REALIZADOS HASTA MENOS DE 60 NM DE MLV SIN ARR		21
VUELOS DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO		6
PAX TRASLADADOS		514
EVACUACION AEROMEDICA		264
	a) FAA	133.973 Kgs.
CARG.TRANSP.	b) EJE	267.423 Kgs.
	c) ARA	33.000 Kgs.
TOTAL		434.396 Kgs.
HORAS VOLADAS		427,25 Hs.
CARGA LANZADA		17.500 Kgs.

SECRETO

ANEXO "ECO"

RUTAS EMPLEADAS

1 - GAL (SCZ)
S 5330 W 6400
S 5330 W 6820
UPNS

2 - S 4900 W 6700
S 5000 W 5063
S 5000 W 5800

3 - ADO
S 5000 W 5800
UPNN

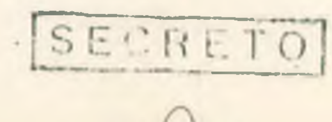
4 - SCZ
S 5330 W 5800
UPNN

5 - CRV
S 4840 W 6700
S 5300 W 6300
S 5300 W 5800
UPNS

6 - CRV
S 4900 W 6700
S 5400 W 6400
S 5400 W 5740
UPNS

7 - CRV
GDE
S 5400 W 6400
S 5400 W 5800
S 5300 W 5700

///



[illegible] Conti. ANEXO "ECO"

///

S 5200 W 5700

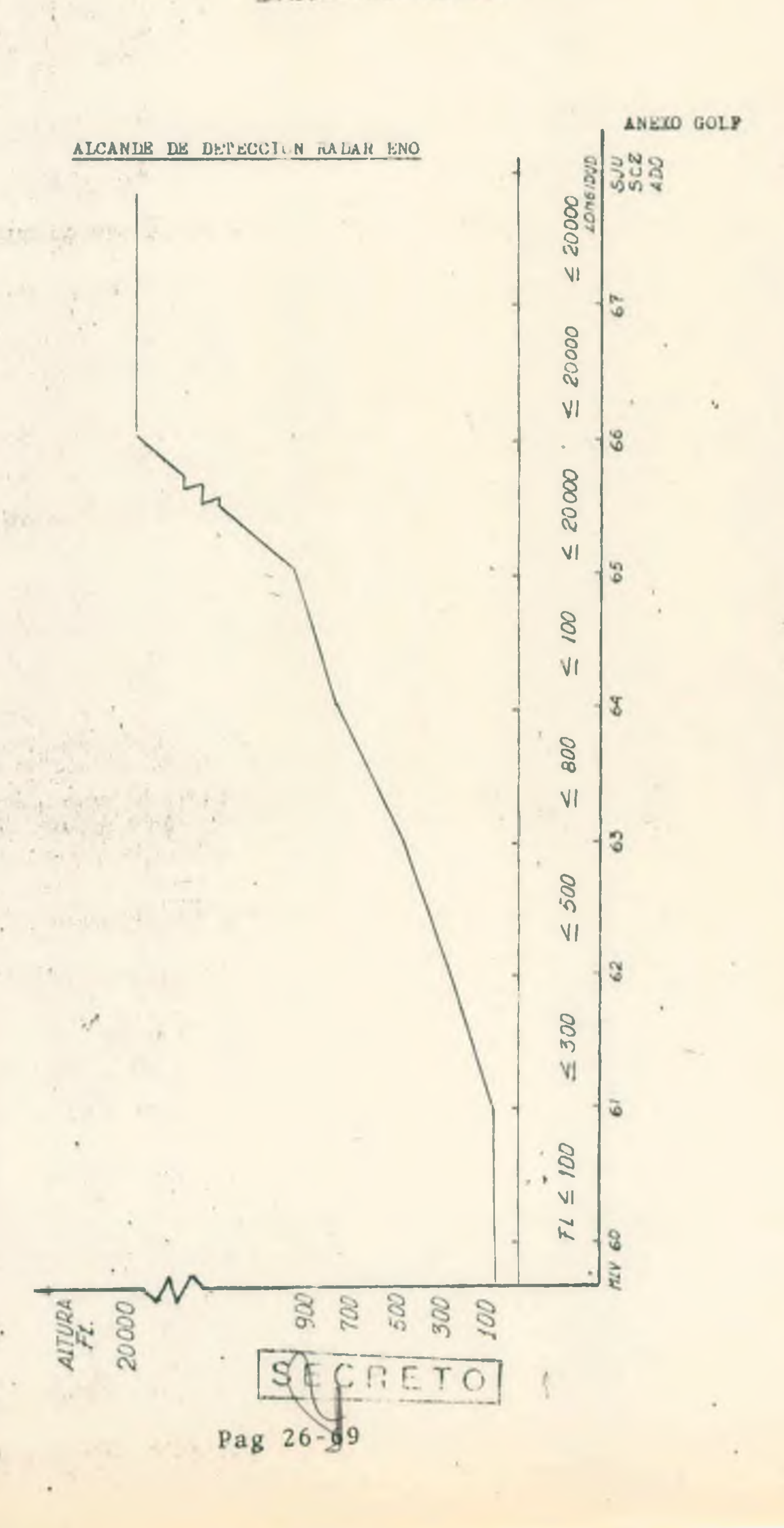
S 5740 W 5730 (UPNS)

SECRETO

SECRETO

ANEXO GOLF

ALCANDE DE DETECCION RADAR ENO



SECRETO

SECRETO

ANEXO "HOTEL"

PROCEDIMIENTOS A APLICAR ANTE ATAQUES AEREOS DEL ENO .

1°) La supervivencia de aviones de transporte en el T.O. depende en su capacidad para evitar la amenaza, por lo tanto:

a) Vuele, si las condiciones meteorológicas lo permiten, / entre 50 y 200 pies como máximo.

b) Mantenga escucha permanente en las frecuencias asignadas y rompa el silencio de radio sólo cuando sea estrictamente necesario.

c) Al entrar dentro de las 200 NM de MLV, asegúrese que un tripulante observe la parte trasera del avión, a travez del sextante periscópico, a los efectos de cubrir la posibilidad de ataque con misiles tierra-aire ó aire-aire y/o fuego de cañones de aviones interceptores.
Asimismo, los ACD y PAX, deberán encontrarse en la parte posterior de la cabina de carga, observando por los laterales la eventual precencia de enemigos.

2°) Si su avión es atacado con misiles (la experiencia a demostrado que en general es posible verlos), proceda como sigue:

a) Reduzca turbinas de inmediato, iniciando un viraje HACIA el misil y simultáneamente efectúe el lanzamiento de bengalas de acuerdo con necesidades.

b) Acelere, hasta velocidad estructural menos 10 Kts, alejándose de la base de operaciones del interceptor, efectuando maniobras evasivas a no mas de 100 pies (el elevado consumo de combustible a baja altura, probablemente disuadirá al piloto enemigo de continuar con el ataque).

3°) Si su avión es atacado con cañones, recuerde que un cambio // constante de trayectoria y velocidad, dificultará/impedirá la puntería del piloto enemigo.
Para ello es importante hacer deslizar el avión, lo que obligará al piloto enemigo a efectuar nuevamente toda la curva de persecución.

4°) Luego del aterrizaje efectúe "Escala sin detención de motores" y descargue tan pronto como sea posible. "El éxito de la operación depende, EN PARTICULAR, de minimizar los tiempos en tierra".

5°) Si se produce un ataque ó hay alarma roja, mientras el avión /

SECRET

Conti. ANEXO "HOTEL"

///

está en tierra, proceda como sigue:

a) No despegue por ninguna causa

b) Detenga motores, corte energía eléctrica y abandone el avión de inmediato.

c) Diríjase al refugio antiaéreo mas cercano.

6°) Para una puesta en marcha posterior proceda como sigue:

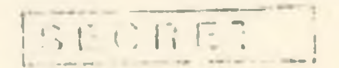
a) Arranque motores 3 y 2 e inicie el carreteo.

b) Durante el rodaje ponga en marcha simultáneamente motores 1 y 4 y complete las listas de despegue.

7°) Si la componente de viento lo permite, despegue de cabecera 08.

8°) VUELE SIMPRE CONVALVULAS BLEED CERRADAS

SECRET



CONDICIONAMIENTO DE LA FUERZA AEREA PARA UNA OPERACION AEROTRANSPORTADA EN EL AREA MALVINAS.

I - DE ORDEN TACTICO

1°) Obtención de la superioridad aérea, en el momento de la ejecución de la operación.

2°) Mantenimiento de sombrilla aérea de CI sobre la ZL

3°) Contar con suficiente y detallada información referida a:

a) Ubicación de fragatas misilísticas y portaaviones.

b) Ubicación de PAC.

c) Ubicación de los piquetes de radar.

d) Ubicación de la AAe enemiga.

4°) Conveniencia del aprovechamiento de la sorpresa, no realizando la operación con la totalidad de los medios en una / sola oportunidad.

5°) No se asegura un reabastecimiento ní una segunda ola, razón por la cual, el elemento trasladado en cada avión debe ser autosuficiente, reduciendo así la capacidad de /// transporte de personal.

6°) La operación se debe realizar juntamente con otra de engaño ó distracción.

7°) Dificultad de recorrer la ruta de aproximación aérea en // más de una oportunidad, impidiendo así la concentración // del personal y abastecimiento en una misma oportunidad.

8°) El lanzamiento nocturno presenta, por los adelantos técnicos del enemigo, idénticos riesgos y condicionamientos que el diurno, incrementado por las dificultades propias de la localización de la ZL nocturna.

9°) La obtención de una altura de lanzamiento adecuada, delata la precencia a los medios de detección enemigos.

10°) Las capacidades del enemigo, hacen que las posibilidades de intercepción y derribos por artillería antiaérea, se aprecien elevadísimas, ocacionando graves pérdidas de me-/dios aéreos (Totalidad medios de transporte FAA).

II - DE ORDEN TECNICO

1°) La aproximación debe ser realizada a muy baja altura, sín posibilidades ciertas de ubicación de la ZL.

///

SECRETO ANEXO "JULIET"

OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS EN MALVINAS

CONSIDERACIONES SOBRE ACEPTABILIDAD

1 - DIURNA

Ventajas:

1°) Mejor visualización de la ZL y reunión de los elementos de combate luego de su lanzamiento.

Desventajas:

1°) Mayores posibilidades de intercepción al Escuadron de aviones C-130 y F-27, ya que durante las horas diurnas es cuando el enemigo tiene mayor cantidad de cazas en el aire.

2°) El factor viento en superficie (normalmente más de 15 nu-/dos) puede significar un elevado número de bajas entre el Personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: POCO ACEPTABLE (30 % de aceptabilidad) por:

1°) Las pérdidas que sufrirán los aviones propios por acción de la caza interceptora enemiga.

2°) Las bajas entre el personal lanzado.

3°) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo y a las pérdidas de aviones y personal / que se sufrirán en la operación.

2 - NOCTURNA

Ventajas:

1°) Menor posibilidad de intercepción de los aviones C-130/F-27 por parte de la caza interceptora enemiga.

Desventajas:

1°) Grandes problemas de visualización de la ZL y reunión de los elementos de combate, luego de su lanzamiento.

2°) El factor viento en superficie y la falta de referencias en la aproximación al suelo del personal lanzado, significará un elevado número de pérdidas entre el personal de paracaidístas.

3°) Posibilidad que la flota enemiga, adelante piquetes radar y fragatas misilísticas en el Estrecho de San Carlos y en el Cerro CHOISEUL, cubriendo así la ZL prevista en DARWIN.

///

SECRETO

///

2°) La ZL debe permitir el lanzamiento en un solo pasaje, por la imposibilidad de repetir la recorrida del lanzamiento.

3°) Capacidades de las aeronaves:

a) C-130: 64 paracaidístas sin cargas (5 ave - total 320)

b) F-27 : 27/35 paracaidístas sin carga (9 ava - total 287)

III - DE ORDEN METEOROLOGICO

1°) En el sector NNE de Puerto DARWIN, se presenta una zona / de permanente nubosidad baja, lo que no otorga "el techo necesario".

2°) La meteorología es sumamente variable.

3°) La meteorología hace más factible la operación sobre GRAN MALVINA que sobre SOLEDAD.

4°) Los vientos en superficie son de elevada intensidad (más de 20 nudos).

IV - CONCLUSIONES

1°) Los factores condicionantes establecidos por Fuerza Aérea, determinan que una operación aerotransportada sobre Malvinas, implica un grave riesgo para la continuidad de la capacidad de transporte de esta Fuerza, por lo cual la decisión de empleo debe ser un último recurso habiéndo conjugado los factores TACTICOS, TECNICOS y CLIMATICOS con el rédito de la operación.

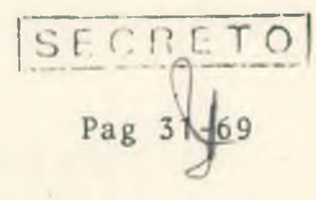
2°) En caso de operar utilizando la totalidad de los medios / aéreos disponibles (5 C-130 y 9 F-27) se contaría en la zona objetivo, con efectivos equivalentes a 2 Ca 1 (+) / sin medios de apoyo de fuego de nivel unidad.

3°) Es fundamental disponer de adecuada y cierta información para disminuir los riesgos tácticos de la operación.

4°) La oportunidad de la operación está condicionada por la conjunción de factores TACTICOS y METEOROLOGICOS, de incierta compatibilización.

5°) La selección de la ZL apta, limita la factibilidad terrestre.

6°) Es posible -con un considerable esfuerzo y riego- colocar en Puerto Argentino efectivos del orden de 390 hombres, / en entrega por aterrizaje en un lapso similar y con pérdidas de personal y material nulas.



ANEXO "JULIET"

OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS EN MALVINAS

CONSIDERACIONES SOBRE ACEPTABILIDAD

1 - DIURNA

Ventajas:

1°) Mejor visualización de la ZL y reunión de los elementos de combate luego de su lanzamiento.

Desventajas:

1°) Mayores posibilidades de intercepción al Escuadron de aviones C-130 y F-27, ya que durante las horas diurnas es cuando el enemigo tiene mayor cantidad de cazas en el aire.

2°) El factor viento en superficie (normalmente más de 15 nu-/dos) puede significar un elevado número de bajas entre el Personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: POCO ACEPTABLE ,(30 % de aceptabilidad) por:

1°) Las pérdidas que sufrirán los aviones propios por acción de la caza interceptora enemiga.

2°) Las bajas entre el personal lanzado.

3°) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo y a las pérdidas de aviones y personal / que se sufrirán en la operación.

2 - NOCTURNA

Ventajas:

1°) Menor posibilidad de intercepción de los aviones C-130/F-27 por parte de la caza interceptora enemiga.

Desventajas:

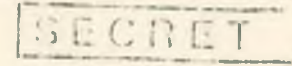
1°) Grandes problemas de visualización de la ZL y reunión de los elementos de combate, luego de su lanzamiento.

2°) El factor viento en superficie y la falta de referencias en la aproximación al suelo del personal lanzado, significará un elevado número de pérdidas entre el personal de paracaidístas.

3°) Posibilidad que la flota enemiga, adelante piquetes radar y fragatas misilísticas en el Estrecho de San Carlos y en el Cerro CHOISEUL, cubriendo así la ZL prevista en DARWIN.

///

SECRETO



SECRET Conti. ANEXO "JULIET"

///

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25 % de aceptabilidad) por:

1°) La pérdida de aviones propios por acción de misiles.

2°) Las grandes bajas entre el personal lanzados en condiciones nocturnas.

3°) La escasísima cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

3 - DIURNA/NOCTURNA (Vuelos de navegación de ida diurno, lanzamiento con últimas luces, regreso nocturno).

Ventajas:

1°) Una relativamente buena visualización de la ZL.

Desventajas:

1°) Los aviones C-130/F-27, podrán ser interceptados de ida / por aviones CI del ENO y durante el regreso nocturno por / misiles de buques.

2°) El factor viento, seguirá siendo condicionante de las pérdidas entre el personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25 % de aceptabilidad) por:

1°) Pérdida de aviones propios acción de misiles de buques y/o Caza Interceptora enemiga.

2°) Las bajas entre el personal lanzado.

3°) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno, en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

CONCLUSIONES: Históricamente, las operaciones aerotransportadas / son de elevado costo en material y personal, por lo que deben realizarse en condiciones que aseguren un gran rédito en base a las / pérdidas que se van a sufrir.

En este caso particular, para cualquiera de las tres alternativas señaladas (diurna, nocturna y diurna-nocturna) se concluye en que las pérdidas serán grandes (tanto en aviones, como en el personal lanzado), todo ello para poner en tierra y en condiciones de combatir alrededor de 300 hombres (como máximo).

SECRETO ///

///

La pregunta clave es ¿Vale la pena un esfuerzo semejante para colocar tan pobre cantidad de efectivos, comparando con los casi 9000 hombres con que ya contamos en las ISLAS MALVINAS?.

Recordemos que las pérdidas de aviones afectarán seriamente las tareas de transporte operativo que seguiran siendo / altamente prioritarias en las operaciones.

Por todo ello, si bién se ha asignado porcentajes / de aceptabilidad, como corresponde a todo trabajo de EM, se con-/ cluye en que este tipo de operaciones es NO ACEPTABLE para la situación actual.

DIA 6 de MAYO de 1982

VUELO 1 TC-69

1) REPUESTOS : a) Mat. Comunicaciónes. (F.Aé.)
b) Mat. YPF (Filtros-Mangueras-etc)(F.Aé.)
c) Mat. PUCARÁ (F.Aé.)

2) MUNICION : 20 m/m
35 m/m - 8 Cajones. (F.Aé.)

3) ROPA DE ABRIGO (F.Aé.))

4) ESPOLETAS: a) Iniciadores. (Ej.)

5) CAMILLAS: a) Total: 20 (Ej.)

6) CEMENTO FRAGUADO RAPIDO:
a) Total: Bolsas. (F.Aé.)

TOTAL: 14.500 Kg.

DIA 7 de MAYO de 1982

VUELO 2 TC-65

1) GRUPO ELECTRONICO RADAR: (Ej.)
a) Mangueras.
b) Ruedas.
c) Pilas.

2) MUNICIÓN : a) 35 m/m (F.Aé.)

3) VIVERES : (F.Aé.)

4) ROPA ABRIGO : (F.Aé.)

5) CARGA ESPECIAL : (PERU) (F.Aé.)

6) CAMILLAS : a) Total: 20 (Ej.)

TOTAL: 14.500 Kg.

VUELO 3 TC-68

1) FUSILES; (F.Aé.)

2) VIVERES: (F.Aé.)

3) GABANES: (F.Aé.)

4) COMBUSTIBLE: a) GADA 601 (Ej.)

5) TRANS.PILAS: (Ej.)

6) REPUESTOS: a) EOCA (F.Aé.)

7) CARGA GENERAL: (ARA.)

TOTAL: 14.500 Kg.

DIA 7 de MAYO de 1982

VUELO 4	TO-63	
1) EQUIPO HOBART		(F.Aé.)
2) COMBUSTIBLE		(Ej.)
3) MUNICION: a) 20 m/m		
b) 30 m/m		(Ej.-)
4) CEMENTO FRAGUADO RAPIDO		(F.Aé.)
		TOTAL: 14.500 Kg.

DIA 8 de MAYO de 1982

VUELO 5	TO-68	
1) MUNICION: a) 35 m/m		(Ej.)
2) b) 120 m/m		(Ej.)
c) 7,62 m/m		(Ej.)
2) MORTERO: a) 120 HI5		(Ej.)
3) RED ENMASCARAMIENTO		(Ej.)
4) ROLLOS de SOGA: a) Dos.		(Ej.)
5) PALAS: a) Ocho.		(Ej.)
6) PICOS: a) Ocho.		(Ej.)
7) 1 TELEMETRO LASER		(Ej.)
8) 2 CAJAS BENGALAS		(Ej.)
9) 1 LATA LUBRILINA		(Ej.)
10) 1 CAJON PDF		(Ej.)
		TOTAL: 14.000 Kg.

VUELO 6	TO-65	
1) 20 Tam.COMBUSTIBLE: 100/130		(Ej.)
2) CARGA GENERAL: a) Cartuchos Iluminación		(F.Aé.)
b) Gabanes		
c) Medicamentos		
d) Bultos Personales		
3) COMBUSTIBLE a) 12 Tambores		(Ej.)
4) VIVERES		(F.Aé.)
		TOTAL: 15.800 Kg.

NOTA: en todos los vuelos se llevo tambien diarios y correspondencia.

DIA 13 de MAYO de 1982

VUELO 7 — TC-68

1) CARGA GENERAL: a) 1 Cañon 155 m/m (Ej.)
b) 1 Unimog
c) Munición
d) Espoletas

2) TETRAEDROS REFLECTIVOS (2) (F.Aé.)

TOTAL: 14.000 Kg.

DIA 15 de MAYO de 1982

VUELO 8 — TC-65

1) MUNICION: a) 1 Cañon 155 m/m (Ej.)
b) 80 Proyectiles
c) 80 Espoletas

2) REPUESTOS RADAR (F.Aé.)

3) LATA ACEITE RADAR (F.Aé.)

4) BINOCULARES INFRARROJOS (2) (F.Aé.)

5) POLVORA: a) 8 Tambores (Ej.)

TOTAL: 13.000 Kg.

VUELO 9 — TC-68

1) CARGA GENERAL: a) Mascara Antigas (F.Aé.)
b) Repuestos Radar
c) Ropa Zona Fria
d) Documentacion
e) Caja Elementos
j) Repuestos Chinook
k) Estufas
l) Chalecos Antibala
m) Tambores Polvora (Ej.)
n) Viveres Secos (F.Aé.)
o) Pilas
p) Bolsas C/Ropa
q) Bolsas Parapetos

2) MUNICION 155 m/m (Ej.)

3) CUBIERTAS Y GATO C-130 (F.Aé.)

TOTAL: 12.870 Kg.

NOTA: en todos los vuelos se lleve tambien diarios y correspondencia.

DIA 15 de MAYO de 1982

VUELO 10	TC-63
1) POLVORA	(Ej.)
2) BOLSAS PARAPETOS	(F.Aé.)
3) GENERADOR de Ej. (ROLAND)	(Ej.)
4) MUNICION: a) 35 m/m	(Ej.)
5) BORCEGUIES Y MANTAS	(F.Aé.)
6) GASOIL ARTICO	(EJ.)
7) CARNE	(F.Aé.)
	TOTAL: 11.280 Kg.

DIA 17 de MAYO de 1982

VUELO 11	TC - 65
1) VIVERES	(Ej.)
2) GAS-OIL ARTICO	(F.Ae.)
3) REPUESTOS CHINOOK	(F.Ae.)
4) EQUIPOS ZONA FRIA	(F.Ae.)
	TOTAL: 13.700 Kg.

VUELO 12	TC - 63
1) PLANCHAS DE ACRILICO	(F.Ae.)
2) CARPAS	(F.Ae.)
3) MASCARA ANTIGAS	(F.Ae.)
4) RACIONES TIPO "C"	(F.Ae.)
5) MEDIAS DE LANA	(F.Ae.)
6) BOLZAS PARA PETO	(F.Ae.)
7) VIVERES SECOS	(F.Ae.)
8) VIVERES SECOS 13.310 Kg.	(Ej.)
	TOTAL: 14910 Kg.

NOTA: En todos los Vuelos se llevo diarios y correspondencia.

DIA 18 de MAYO de 1982

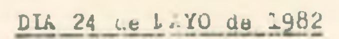
VUELO 13 | TC - 69

1) PONCHOS IMPERMEABLES Y MEDIAS (F.Ae.)
2) MATERIAL DE COMUNICACIONES (F.Ae.)
3) CAJAS CON PELICULAS (F.Ae.)
4) CAJONES CON FUSILES (F.Ae.)
5) EQUIPAMIENTO I.A. 58 (F.Ae.)
6) TEN Y FINES ELECTRICOS (F.Ae.)
7) RUEDA DE ARTILLERIA (F.Ae.)
8) RUEDA DE C 130 (F.Ae.)
9) VIVERES [illegible] (EJ.)
10) MOTOR DE ARRANQUE DE Y.P.F. (F.Ae.)
11) ESPOLETAS CA 155. 600Kg (EJ)

TOTAL 14540Kg

-0-0-0-0-000-0-0-0-0-

" S E C R E T O "



DIA 24 de MAYO de 1982

VUELO 17		TC-66
1) VIVERES	9.000 Kg.	(Ej.)
2) REPUESTOS CAÑON 155 m/m	2.600 Kg.	(Ej.)
3) REPUESTOS COMUNICACION		(F.Aé.)
4) MATERIAL QUIRURGICO		(F.Aé.)
5) ENCOMIENDAS		(F.Aé./Ej.)
6) CARTAS		(F.Aé./Ej.)
7) 1 PAX		

TOTAL: 14.400 Kg.

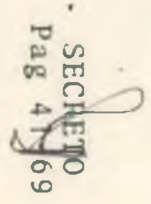
NOTA: NO SE CUMPLIO POR METEOROLOGIA. SE INICIO DIA 23-MAY-82 A LAS 2[illegible]:30 Hs.

"SECRETO"

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Cerco Aéreo)

FECHA: 24 de Mayo de 1982.-

	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 01-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 15-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL DIA 24-May-82.
VUELOS REAL. CON LANZ.	2	2	- - -
VUELOS REAL. CON AER.	16	1	1
PAX TRASLADADOS	143	2	- - -
EVACUACION AEROMEDICA	88	36	25
CARGA TRANSP. a) F.A.A	99.280 Kg.	7.260 Kg.	1.860 Kg.
CARGA TRANSP. b) EJE	150.180 Kg.	53.700 Kg.	12.600 Kg.
CARGA TRANSP. c) ARA	2.500 Kg.		
TOTAL	242.960 Kg.	68.840 Kg.	- - -
HORAS VOLADAS	138.50 Hs.		08:05 Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	17.500 Kg.	6 - -



SECRETO

" S E C R E T O "

DIA 25 de MAYO de 1982

VUELO 17		TC-66
1) VIVERES	9.000 Kg.	(Ej.)
2) REPUESTOS CAÑON 155 m/m	2.600 Kg.	(Ej.)
3) REPUESTOS COMUNICACION		(F.Aé.)
4) MATERIAL QUIRURGICO		(F.Aé.)
5) ENCOMIENDAS		(F.Aé./Ej.)
6) CARTAS		(F.Aé./Ej.)
7) 7 PAX		

TOTAL: 14.400 Kg.

NOTA: SE INICIO EL DIA 24-MAY-82 A LAS 23:00 Hs.

" S E C R E T O "

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Cerco Aéreo)

FECHA: 20 de Mayo de 1982.-

	CARGA TRASLADADA DEL 01-May-82 A LA FECHA	CARGA TRASLADADA DEL 18-May-82 A LA FECHA.	CARGA TRASLADADA DEL DIA 20 May-82.
VUELOS REAL. CON ARR.	15	2	1
VUELOS REAL. CON LANZ.	2	2	1 [illegible]
CARGA TRANSPORTADA	227.500 Kg.	54.380 Kg.	23.880 Kg.
EVACUACION AEROMEDICA	63	11	5
CARGA TRANS. a) F.A.A	97.420 Kg.	5.400 Kg.	2.300 Kg.
CARGA TRANS. b) EJE	127.580 Kg.	41.100 Kg.	21.800 Kg.
CARGA TRANS. c) ARA	2.500 Kg.		
PAX TRASLADADOS	143	2	2
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	7.500 Kg.	9.500 Kg.
HORAS VOLADAS	123.4		15.4

SECRETO
Pag 43/69

SECRETO

" S E C R E T O "

[illegible] XIV (Cdo [illegible]).

FECHA: 25 de Mayo de 1982.-

[illegible]	ACTIVIDAD [illegible] 01-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 15-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL 25-May-82.
[illegible] LANZ.	2	4	- - -
[illegible]	17	2	1
[illegible]	15[illegible]	9	7
EVACUACION AEROMEDICA	11[illegible]	62	26
a) [illegible]	1[illegible]3.080 Kg.	[illegible].050 Kg.	2.500 Kg.
CARGA TRANSP. b) EJE	161.780 Kg.	65.300 Kg.	11.600 Kg.
c) ARA	2.500 Kg.		
[illegible]	257.360 Kg.	83.240 Kg.	14.400 Kg.
[illegible]	144:10 Hs.		05:2[illegible] Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	17.500 Kg.	- - -

" S E C R E T O "

DIA 26 de MAYO de 1982.-

VUELO 18		TC-64
1) ELEMENTOS DE SANIDAD		(F.A6.)
2) VIVERES		(F.A6.)
3) BOCHONES		(F.A6.)
4) 20 BOLSAS DE CEMENTO		(F.A6.)
5) BOLSAS PARAPETO		(F.A6.)
6) ELEMENTOS VYCA		(F.A6.)
7) REPUESTOS ARTILLERIA		(ARA)
8) 2 AMETRALLADORAS 12.70		(Ej.)
9) 3 MORTEROS 120 m/m		(Ej.)
10) VIVERES	2.375 Kg.	(Ej.)
11) 24 MISILES		(Ej.)

TOTAL: 13.900 Kg.

NOTA: NO SE REALIZO EL ATERRIZAJE POR ENCONTRARSE MLV BAJO CONDICIONES METEOROLOGICAS MINIMAS.

" S E C R E T O "

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Cerco Aéreo)

FECHA: 26 de Mayo de 1982.-

	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 01-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 16-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL DIA 26-May-82.
VUELOS REAL. CON LANZ.	2	2	- - -
VUELOS REAL. CON AER.	17	2	- - -
[illegible]	150	9	- - -
EVACUACION AEROMEDICA	114	62	- - -
CARGA TRANSP. a) F.A.A	102.080 Kg.	10,060 Kg.	- - -
b) EJE	161.780 Kg.	65.300 Kg.	- - -
c) ARA	2.500 Kg.		
TOTAL	257.360 Kg.	83.240 Kg.	- - -
HORAS VOLADAS	149:40 Hs.		05:30 Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	17.500 Kg.	- - -

SECRETO
Pag 46-69

SECRETO

" S E C R E T O "

Día 27 de MAYO de 1982.

VUELO 18 TC-66

1) 1 PALET C/RACIONES 3.400 Kg. (Ej.)
2) 48 PAX (Ej.)
3) 3 PAX (ARA)
4) REPUESTOS LANCHA ARA 500 Kg. (ARA)
5) [illegible] (F.Aé.)
6) FAROS HELICOPTERO (F.Aé.)
7) PLASMA HUMANO (F.Aé.)
8) REPUESTOS COMUNICACIONES (F.Aé.)
9) REPUESTOS RADAR VYCA (F.Aé.)
10) CORRESPONDENCIA (F.Aé./Ej.)
11) ENCOMIENDAS (F.Aé./Ej.)

TOTAL: 12.070 Kg.

VUELO 19 TC-64

1) 1 CONTROL DE TIRO [illegible] (F.Aé.)
2) 1 CAÑON 35 m/m (F.Aé.)
3) MUNICION 35 m/m 1.000 Kg. (F.Aé./Ej.)
4) CORRESPONDENCIA (F.Aé./Ej.)

TOTAL: 14.500 Kg.

VUELO 20 TC-63

1) 36 BLOW PIPE (Ej.)
2) 6 UNIDADES LANZAMIENTO (Ej.)
3) 7 PAX (Ej.)
4) 1 MORTERO 120 m/m (Ej.)
5) MUNICION 120 m/m (Ej.)
6) 2 AMETRALLADORAS 12,70 m/m (Ej.)
7) CAJONES MUNICION 12,70 m/m (Ej.)
8) 10 CAJONES PROYECTILES LANZA (Ej.)
9) 1 CAJON 12,70 m/m INCENDIARIA (Ej.)
10) 3 CAJONES GRANADA DE MANO (Ej.)
11) 1 CAJON GRANADAS ANTITANQUE (Ej.)
12) 2 PALETS MAT. [illegible].602 (Ej.) TOTAL: 9.500 Kg. (Ej.)
13) VARIOS (F.Aé.)

CONTI///

///NUACION

14) ENCOMIENDAS Y CORRESPONDENCIA (F.A6./Ej.)

15) 1 CONTENEDOR DE SANIDAD (F.A6.)

TOTAL: 12.700 Kg.

NOTA: EL TC-6.. EFECTUO QR? TACTIC.. .

" S E C R E T O "

ACTIVI[illegible] CUMPLIDA TRANSP[illegible] (Con Carga Aérea)

FECHA: 27 de Mayo de 1982.-

	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 01-May-82 [illegible]	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL [illegible] A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL DIA 27-May-82.
VUELOS REAL. CON LANZ.	2	2	- - -
VUELOS REAL. CON AER.	19	4	2
PAX TRASLADADOS	201	58	51
EVACUACION AEROMEDICA	121	69	7
CARGA TRANSP. a) F.A.A	119.080 Kg.	27.060 Kg.	17.000 Kg.
b) EJE	165.680 Kg.	69.200 Kg.	3.900 Kg.
c) ARA	3.000 Kg.		500 Kg.
TOTAL	287.760 Kg.	96.260 Kg.	21.400 Kg.
[illegible]	168:00 Hs.		[illegible] Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	17.500 Kg.	- - -

SECRETO

SECRETO
Pag 49169

DIA 28 de MAYO de 1982.

VUELO 20	TC-63
1) 36 BLOW PIPE	(Ej.)
2) 6 UNIDADES LANZAMIENTO	(Ej.)
3) 7 PAX	(Ej.)
4) 1 MORTERO 120 m/m	(Ej.)
5) MUNICION 120 m/m	(Ej.)
6) 2 AMETRALLADORAS 12.70 m/m	(Ej.)
7) CAJONES MUNICION 12.70 m/m	(Ej.)
8) 10 CAJONES PROYECTILES MAGRA	(Ej.)
9) 1 CAJON 12.70 m/m INCENDIARIA	(Ej.)
10) 3 CAJONES GRANADAS DE MANO	(Ej.)
11) 1CAJON GRANADAS ANTITANQUE	(Ej.)
12) 2 PALETS MAT.CDO.602	(Ej.)TOTAL: 9.500 Kg.
13) VARIOS	(F.A6.)
14) ENCOMIENDAS Y CORRESPONDENCIA	(F.A6./Ej.)
15) 1 CONTENEDOR DE SANIDAD	(F.A6.)

TOTAL: 12.700 Kg.

VUELO 21		TC-61
1) 2 BULTOS LANZAMISILES		(F.A6.)
2) 35 BULTOS LANZAMISILES		(F.A6.)
3) 1 BULTO REPUESTOS HELICOPTERO		(F.A6.)
4) VIVERES	11.812 Kg.	(Ej.)

TOTAL; 13.925 Kg.

VUELO 22		TC-66
1) 39 PAX		(Ej.)
2) 2 PALETS	5.111 Kg.	(Ej.)
3) CORRESPONDENCIA		(F.A6/Ej.)

TOTAL: 10.181 Kg.

" S E C R E T O "

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE [illegible]

FECHA:28 de Mayo de 1982.-

	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL [illegible]-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL [illegible]-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL 28-May-82
VUELOS REAL. CON LANZ.	[illegible]2	2	- - -
VUELOS REAL. CON ATR.	22	7	3
PAX TRASLADADOS	247	104	46
EVACUACION AEROMEDICA	131	79	10
CARGA [illegible] a) F.A.A	124.393 Kg.	32.373 Kg.	5.313 Kg.
b) [illegible]	[illegible]2.103 Kg.	95.623 Kg.	26.423 Kg.
c) ARA	3.000 Kg.	500 Kg.	- - -
TOTAL	319.496 Kg.	128.496 Kg.	31,730 Kg.
HORAS VOLADAS	187:15 Hs.		19:15 Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	17.500 Kg.	- - -

" S E C R E T O "

DIA 29 de MAYO de 1982

VUELO 2[illegible]		TC-66
1) 25 PAX DE GENDARMERIA		(Ej.)
2) 1 PAQUETE REPUESTOS CANCH 155 m/m		(Ej.)
3) 4 CAJAS ELEMENTOS SANIDAD		(Ej.)
4) MUNICION EN.NAC.	[illegible].500 Kg.	(Ej.)
5) VIVERES	1.500 Kg.	(Ej.)
6) VIVERES		(F.Aé.)
7) CAMILLAS P/ENF.		(F.Aé.)
8) BOTAS DE GOMA		(F.Aé.)
9) TUBO NITROGENO		(F.Aé.)
10) ELEMENTOS SANIDAD		(F.Aé.)
11) REPUESTOS VARIOS		(F.Aé.)
	TOTAL: 12.330 Kg.	

VUELO 24		TC-65
1) 3 CAJAS EQUIPOS DE COMUNICACIONES	180 Kg.	(Ej.)
2) 1 CAJA ELEMENTOS SANIDAD	30 Kg.	(Ej.)
3) VIVERES		(F.Aé.)
4) BOTAS DE GOMA		(F.Aé.)
5) CAMILLAS		(F.Aé.)
6) VARIOS		(F.Aé.)
7) CARRETON CON ACOPLADO		(ARA)
	TOTAL: 16.590 Kg.	

NOTA: LOS DOS VUELOS DEBIERON REALIZAR QRF POR TACTICA, NO PUDIENDO ATERRIZAR EN MLV.

SECRETO

" S E C R E T O "

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Medios Aéreos)

FECHA:29 de Mayo de 1982.-

	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 01-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL [illegible]-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL DIA 29-May-82.
[illegible] REAL. CON [illegible]	2	2	- - -
[illegible] CON ARR.	22	7	- - -
[illegible] TRASLADADOS	247	104	- - -
[illegible] AEROMEDICA	131	79	- - -
[illegible] a) [illegible]	[illegible] Kg.	[illegible] Kg.	- - -
[illegible] TRANSP. b) EJE	192.103 Kg.	95.623 Kg.	- - -
c) ARA	3.000 Kg.	500 Kg.	- - -
[illegible]	[illegible].496 Kg.	128.496 Kg.	- - -
[illegible]	196:30 Hs.		09:15 Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	17.500 Kg.	- - -

" S E C R E T O "

DIA 30 DE MAYO DE 1982.

VUELO 25 TC-63

1) 25 PAX DE GENDARMERIA (Ej.)
2) 1 PAQUETE REPUESTOS CANON 155 m/m (Ej.)
3) 4 CAJAS ELEMENTOS SANIDAD (Ej.)
4) MUNICION GEN. NAC. 4.500 Kg. (Ej.)
5) VIVERES 1.500 Kg. (Ej.)
6) VIVERES (F.Aé.)
7) CAMILLAS P/ENF. (F.Aé.)
8) BOTAS DE GOMA (F.Aé.)
9) TUBO NITROGENO (F.Aé.)
10) ELEMENTOS SANIDAD (F.Aé.)
11) REPUESTOS VARIOS (F.Aé.)

TOTAL: 12.330 Kg.

VUELO 26 TC-62

1) 3 CAJAS EQUIPOS DE COMUNICACIONES [illegible]0 Kg. (F.Aé.)
2) 1 CAJA ELEMENTOS SANIDAD 30 Kg. (Ej.)
3) VIVERES (F.Aé.)
4) BOTAS DE GOMA (F.Aé.)
5) CAMILLAS (F.Aé.)
6) VARIOS (F.Aé.)
7) CARRETON CON ACOPLADO (F.Aé.)

TOTAL; 16.590 Kg.

VUELO 7 [illegible]

1) RACIONES CLASE 1 (F.Aé.)
2) 1 GENERADOR ARTILLERIA ANTIAEREA [illegible].000 Kg.(Ej.)
3) VIVERES

TOTAL: 9.000 Kg.

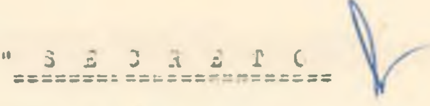
NOTA: TODOS LOS VUELOS DEBIERON REALIZAR Q.F POR TACTICA.
LOS VUELOS 25 y 26 VOLVIERON A DESPEGAR DE CRV CON DESTINO MLV REPITIENDO EL QRF ANTERIOR POR TACTICA.

SECRETO
Pag 54 69

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Carga Aérea)

FECHA: 30 de Mayo de 1982.-

	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 01-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD TRANSP. [illegible] 15-May-82 A LA FE[illegible]	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL 30 MAYO 82
VUELOS REAL. CON [illegible]	2	2	- - -
VUELOS REAL. CON AER.	22 (14)	7	- - - (5)
PAX TRASLADADOS	247	104	- - -
EVACUACION AEROMEDICA	131	79	- - -
CARGA TRANSP. a) F.A.A	12[illegible].333 Kg.	32.373 Kg.	- - -
b) EJE	192.103 Kg.	95$623 Kg.	- - -
c) ARA	3.000 Kg.	500 Kg.	- - -
TOTAL	319.496 Kg.	128.496 Kg.	- - -
HORAS VOLADAS	219:50 Hs.		23:20 Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	17.500 Kg.	- - -



" S E C R E T O "

DIA 31 de MAYO de 198..

VUELO 28 TC-65

1) 3 CAJAS EQUI. COMUNICACIONES	80 Kg.	(Ej.)
2) 1 CAJA ELEMEN OS SANIDAD	.0 Kg.	(Ej.)
3) VIVERES		(F.Aé.)
4) BOTAS DE GO.		(F.Aé.)
5) CAMILLAS		(F.Aé.)
6) VARIOS		(F.Aé.)
7) CARRETON CON ACOPLADO	5.500 Kg.	(ARA)

TOTAL: 11.090 Kg.

VUELO 29 TC-63

1) 2 CONTENEDORES	11.000 Kg.	(ARA)
2) ELEMENTOS DE SANIDAD	500 Kg.	(ARA)
3) 1 PAX		(ARA)

TOTAL: 11.500 Kg.

VUELO 30 TC-66

1) GRUPO GENERADOR CANON 155 m/m	2.800 Kg.	(Ej.)
2) 1 PAQUETE REPUESTOS CANON 155 m/m	20 Kg.	(Ej.)
3) 4 CAJAS ELEMENTOS SANIDAD	40 Kg.	(Ej.)
4) MUNICION 155 m/m	1.140 Kg.	(Ej.)
5) VIVERES	4.000 Kg.	(Ej.)
6) 16 CAJONES CARGAS CANON 155 m/m	528 Kg.	(Ej.)
7) FUSIBLES USINA	43 Kg.	(Ej.)
8) VIVERES		(F.Aé.)
9) CAMILLAS PARA ENFE MOS		(F.Aé.)
10) BOTAS DE GOMA		(F.Aé.)
11) TUBO DE NITROGENO		(F.Aé.)
12) ELEMENOS SANIDAD		(F.Aé.)
13) REPUESTOS VARIOS		(F.Aé.)
14) CAJON CON MUNICION	50 Kg.	(Ej.)
15) CAJAS VARIAS	25 Kg.	(Ej.)
16) BATERIA RADIO	20 Kg.	(Ej.)

TOTAL: 12.295 Kg.

6

SECRETO

" S E C R E T O "

[illegible]

[illegible] 31 de Mayo de 1982.-

	ACTIVIDAD [illegible] 01-May-8[illegible] a [illegible]	[illegible] [illegible] a LA FECHA.	[illegible]
[illegible]	2	2 (VEA : 4)	- - - - - - -
[illegible]	[illegible] (24)	10	3 (5)
[illegible]	248	[illegible]	
[illegible]	151	101	2[illegible]
[illegible]	133.403 Kg.	[illegible].384 Kg.	9.0[illegible] Kg.
[illegible]	[illegible] Kg.	[illegible] Kg.	8.876 Kg.
[illegible]	20.000 Kg.	17.500 Kg.	17.000 Kg.
	354.382 Kg.	163.383 Kg.	34.886 Kg.
[illegible]	238:15 Hs.	- - - -	18:25 Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - - - - -	17.500 Kg.	- - - - - -

"_S_E_C_R_E_T_O_"

DIA 4 DE JUNIO DE 1982.-

VUELO 32 — TC: 66

1	EXOCET (cuatro) CON TRAYLE.	13.000	Kg.	(ARA)
2	VISORES (1C)	100	Kg.	(F.A.)
3	CARGAS VARIAS (CORREOS, CARGAS)	800	Kg.	(E.J.)
4)	2 PAX SANIDAD			(F.A.)
5)	CAMILLAS, BOTIQUINES Y ELEMENTOS CURACION			(F.A.)

TOTAL: 13.900 Kg.

NOTA : NO SE REALIZO EL ATERRIZAJE POR ENCONTRARSE MLV EN CONDICIONES METEOROLOGICAS MINIMAS .-

- -

VUELO 33 — TC 65

1)	TAMBORES DE NAFTA SUPER	7.200	Kg.	(Ej.)
2)	CAJAS DE RACIONES	900	Kg.	(Ej.)
3)	PROYECTILES CALIBRE 15.5	4.128	Kg.	(Ej.)
4)	CAJAS DE CARGAS PROPULSORAS	1.584	Kg.	(Ej.)
5)	CAJAS DE EFECTOS VARIOS COM.	65	Kg.	(Ej.)
6)	CAJAS DE EFECTOS VARIOS ELEC.	40	Kg.	(Ej.)
7)	CAJAS DE TRANCEPTORES RT.46	240	Kg.	(Ej.)
8)	CABLE PARA RADAR	300	Kg.	(F.A)
9)	CORREOS (BOLSAS)	200	Kg.	(Ej.)

TOTAL : 14.657 Kg.

- -

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Cerco Aéreo)

FECHA: 4 de Junio de 1982.-

	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 01-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 15-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL DIA -May-82.
VUELOS REAL. CON LANZ.	2	2 (VEA:4)	- - -
VUELOS REAL. CON ARR.	25 (16)	10	
PAX TRASLADADOS	246	105	- - -
EVACUACION AEROMEDICA	151	101	- - -
CARGA TRANSP. a) F.A.A	133.403 Kg.	41.384 Kg.	- - -
CARGA TRANSP. b) EJE	200.979 Kg.	104.499 Kg.	- - -
CARGA TRANSP. c) ARA	20.000 Kg.	17.500 Kg.	- - -
TOTAL	354.382 Kg.	163.383 Kg.	- - -
HORAS VOLADAS	253:05 Hs.	- - -	12:05 Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	17.500 Kg.	- - -

" S E C R T O "

DIA 5 DE JUNIO DE 1982.-

VUELO No 34 — TC-66

1) EXOCET (cuatro) CON TRAYLE	13.000 Kg.	(AR.)
2) V SORES (10)	100 Kg.	(FA.
3) C RGAS VARIAS (CORR SOS, CARGAS.)	300 Kg.	(EJ.)
4) 2 PAX DE SANIDAD		(FA)
5) CAMILLAS, BOTIQUIN.		(FA)

TOTAL 13. 00 Kg.

- -

VUELO No 35 — TC- 65

1) TA BORES DE NAFTA SUPER	7.200 Kg.	(Ej.)
2) CA AS DE RACIONAMIENTO	300 Kg.	(Ej.)
3) PRC YECTILES CALIBRE 15.5 mm.	4.128 Kg.	(Ej.)
4) CAJA DE CARGA PROPULSORA	1. 84 Kg.	(Ej.)
5) CAJAS DE EFECTOS VARIOS COM.	65 Kg.	(Ej.)
6) CAJAS DE EFECTOS VARIOS ELEC.	40 Kg.	(Ej.)
7) CA JAS DE TRANCEPTORES RT/46	240 Kg.	(Ej.)
8) CABLE PARA RADAR	300 Kg.	(F.A.)
9) MATERIAL RADIOELECTRICO	170 Kg.	(F.A.)
10) 4 PAX		(Ej.)
11) 1 PAX		(F.A.)
12) CORREOS, CARGAS.		(F.A.)

TOT L 14.6 7 Kg.

SECRETO
Pag 64/69

SECRETO

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Cerco Aéreo)

FECHA: 5 de junio de 1982.-

	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 01-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL [illegible]-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL DIA -May-82.
VUELOS REAL. CON LANZ.	2	2 (VEA:4)	- - -
VUELOS REAL. CON ATE.	27 (16)	12	2
PAX TRASLADADOS	290	112	42
EVACUACION AEROMEDICA	175	129	24
CARGA TRANSP. a) F.A.A	133.973 Kg.	41.954 Kg.	570 Kg.
b) EJE	215.936 Kg.	119.456 Kg.	14.957 Kg.
c) ARA	33.000 Kg.	30.500 Kg.	13.000 Kg.
TOTAL	382.909 Kg.	191.910 Kg.	28.557 Kg.
HORAS VOLADAS	270:40 Hs.	- - -	17:35 Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	17:500 Kg.	[illegible]

"S E C R E T O"

DIA 6 DE JUNIO DE 1982.

NO SE REGISTRO ACTIVIDAD EN EL DIA DE LA FECHA .

- - - - - - - - - - - - -

SECRETO

Pag 63/69

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Cerco Aéreo)

FECHA: 6 de Junio de 1982. -

	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 01-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL [illegible]-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL DIA -May-82.
VUELOS REAL. CON LANZ.	2	2 (VEA: 4)	- - -
VUELOS REAL. CON AER.	27 (16)	12	- - -
PAX TRASLADADOS	290	147	- - -
EVACUACION AEROMEDICA	175	129	- - -
CARGA TRANSP. a) F.A.A	133.973 Kg.	41.954 Kg.	- - -
CARGA TRANSP. b) EJE	215.936 Kg.	119.456 Kg.	- - -
CARGA TRANSP. c) ARA	33.000 Kg.	30.500 Kg.	- - -
TOTAL	382.909 Kg.	191.910 Kg.	- - -
HORAS VOLADAS	270:40 Hs.	- - -	- - -
TOTAL CARGA LANZADA	- - -	17.500 Kg.	- - -

SECRETO

"S E C R E T O"

10 DE JUNIO DE 198[illegible].-

VUELO Nº 38 — TC-65

1)	PROYECTILES 155 mm.	2.[illegible]64 Kg.	(Ej)
2)	CAJONES CARGA PROPULSORA M9	1.485 Kg.	(Ej)
3)	CAJA GRAL. MENENDEZ	30 Kg.	(Ej)
4)	CAJA CON REPARACION AUTOMOTORES	30 Kg.	(Ej)
5)	CAJAS CON 2 PC-57	1.392 Kg.	(Ej)
6)	CAJA CON 6 DISPARADORES	82 Kg.	(Ej)
7)	CAJAS CON ESPOLETAS 155 mm.	300 Kg.	(Ej)
8)	TARROS CON ESTOPINES	6 Kg.	(Ej)
9)	CAJONES REPUESTOS DE COMUNICIACIONES	40 Kg.	(Ej)
10)	TANQUES COMBUSTIBLE MB-2624	100 Kg.	(Ej)
11)	TAMBORES NAFTA SUPER	1.600 Kg.	(Ej)
12)	CAJAS DE CIGARRILLOS	120 Kg.	(Ej)
13)	DIRECTOR DE TIRO y APARATO OPTICO DE TIRO	5.700 Kg.	(Ej)
14)	7 PAX		(Ej)
15)	CAJAS, ENCOMIENDAS, RACIONES.	200 Kg.	(F.A.A.)
16)	REPUESTOS VIALES	200 Kg.	(F.A.A.)
17)	TRES RUEDAS DE UNIMOG	300 Kg.	(F.A.A.)
13)	20 CAJAS DE COCA-COLA	300 Kg.	(F.A.A.)

T O T A L : 13.949 Kg.

NOTA : EL VUELO DEBIO REALIZAR QRF POR TACTICA, NO ATERRIZANDO EN MLV.-
SE REALIZO 2 INTENTOS CON EL MISMO AVION TC-65.-

ACTIVIDAD CUMPLIDA TRANSPORTE AEREO MLV (Con Cerco Aéreo)

FECHA: 10 de Junio de 1982.--

	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 01-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA DEL 15-May-82 A LA FECHA.	ACTIVIDAD CUMPLIDA EL DIA -May-82.
VUELOS REAL. CON LANZ.	2	2 (VEA:4)	- - -
VUELOS REAL. CON ATE.	31 (5/... 21)	12	- - - (2)
PAX TRASLADADOS	514	147	- - -
EVACUACION AEROMEDICA	264	129	- - -
CARGA TRANSP. a) F.A.A	133.973	41.954 Kg.	- - -
CARGA TRANSP. b) EJE	267.423	119.456 Kg.	- - -
CARGA TRANSP. c) ARA	33000	30.500 Kg.	- - -
TOTAL	434.396	191.910 Kg.	- - -
HORAS VOLADAS	427:25	- - -	09:40 Hs.
TOTAL CARGA LANZADA	- - - 17500	17.500 Kg.	- - -

SECRETO
Pag 65/69

SECRETO

PERSONAL EMBARCADO A PARTIR DEL DIA

6 de Mayo de 1982

1) Cap. LAZARTE
2) Cap. MENA
3) Ten. OCONOR

7 de mayo de 1982

4)	Ten. UGARTE	(SAM)
5)	Alf. GARAY	"
6)	S.P. LEDESMA	"
7)	S.P. SANCHEZ	"
8)	Cap. BEZILAQUA	"
9)	C.1° ALONZO	"
10)	C.1° CARRANZA	"
11)	C.1° CONTRERAS	"
12)	Cabo GODOY	"
13)	Cabo ENCINA	"
14)	Cabo LUCERO	"
15)	Cabo PETRONE	"
16)	Cabo BALDISONE	"
17)	S.A. PEREZ	(ARM-IA 58)
18)	C.1° RES	"
19)	Cabo SOTO	"
20)	Cabo MANZILLA	"
21)	Cabo RODRIGUEZ	"

8 de mayo de 1982

22)	1° Ten.ALZAMORA	(EOO)
23)	Cabo ROCA	"
24)	Cabo GOMEZ	"
25)	S.M. VERON	(MEC.VOR)
26)	C.P. GUERRA	(Tec.RAD.)
27)	C.1° NIEVAS	"
28)	Cabo HUDET	(CONTRA INCENDIO)
29)	Cabo ORTIZ	(G.P.O I CONST.)
30)	C.1° CASAB	"
31)	C.1° SANCHEZ	"

CONTI///

8 de Mayo de 1982

32) S.Aux. PEREYRA	(MEC. INST.)
33) Cabo AYALA	(MAYORDOMO)
34) Cabo GIUDICE	(MAYORDOMO)
35) Ten. BERNAVINI	(Ej.R.I.5)
36) C.P. MARZO	(SAM)
37) C.P. VAZQUEZ	"
38) C.1° ZUGARRIA	"
39) C.1° AVILA	"
40) Cabo GORONI	"
41) Cabo GALLEGOS	"
42) Cabo PAGANINI	"
43) Cabo RUIZ	"
44) S.Aux.ALONZO	(Tec.RADAR)
45) S.Aux. VARGAZ	(" EOR)
46) Cabo FUNES	(ECO)
47) Cabo ROLDAN	"
48) Cabo PEREYRA	"
49) S.Aux. SARMPIN	(Mec.TALLERES)
50) C.P. ROSSO	(CONTRAINCENDIO)
51) C.P. CARRIZO	(ARA)
52) C.1° PETISCO	(ARA)
53) C./S.FRANQUEZ	(ARA)
54) C.2° GOMEZ	(ARA)
55) C.2a ROSELLO	(ARA)

56 13 de Mayo de 1982

56) C.1° CIAVSICH	(MECOM)
57) Cabo ELIAS	"
58) Ten.Crel.MATALONI	(GADA 682)
59) Ten.Fta. ENGELMAN	(ARA)

15 de mayo de 1982

60) Ten.Fta. VIGNOLEZ	(ARA)
61) Ten.1° DMOMANICO	(Ej.)
62) Sgto. GONZALEZ	(Ej.)
63) Sgto. ROMAERO	(Ej.)
64) Sgto. GAMBOA	(Ej.)
65) Dgto. SOSEASQUI	(Ej.)
66) Myor. FORNARIN	(Ej.)

15 de mayo de 1982

67)Ten. CORTES (Ej.)
68)C.1° VILLALBA (Mant.Instalac.)
69)Ten Fta.CASTRO RIVAS (ARA)
70)Ten.cta.RUIZ "
71)S.S. MONEY "
72)O.P. HERRERA "
73)Ten.Nvio.NILET "
74)Ten.Fta.DE DIEGO "
75)SS LOPEZ "
76)O.P. BALLESOS "
77)C.1° MALDONADO "
78)C.1° SCALADA "
79)C.1° MAMANI "
80)C.1° TRIPODI "
81)O.P. RODRIGUEZ "
82)Ten. MARTINEZ (Ej.)
83)Sgto. CARRIZO "

17 de mayo de 1982

84)Ten.Cors.CIDALE (ARA)
85)C.2° RODRIGUEZ "
86)C.2° DIEGO "
87)C.2° SORIA "
88)C.2° CARRILLOS. "

18 de mayo de 1982

89)1°Ten. FONZECA (Medico)
90)1°Ten. DUDKERK (Medico)
91)Ten.Cnel.RAUSIN (Ej.)
92)Cap. MORIS (Ej.)

PASAJEROS TRASLADADOS DE MLV A CRV DESDE EL DIA 6 DE MAYO HASTA LA FECHA. (SIN NOMINA)

TOTAL: 49 PAX.

EVACUACIONES AEROMEDICAS REALIZADAS DE MLV A CRV DESDE EL DIA 6 DE MAYO HASTA LA FECHA.(SIN NOMINA)

TOTAL: 52 .
